

(案)

東京港港湾計画資料（その1）

— 改 訂 —

平成 26 年 9 月

東京港港湾管理者
東京都

総目次

I 港湾計画の方針に関する資料	I-1
1. 港湾の沿革、現況.....	I-1
1-1 港湾の位置	I-1
1-2 港湾の沿革	I-3
1-3 港湾の性格及び役割.....	I-8
2. 港湾への要請.....	I-19
2-1 首都圏の産業と生活を支える東京港	I-19
2-2 臨海地域の持つ魅力と潜在能力.....	I-20
2-3 都市環境の変化と東京港の環境整備	I-21
2-4 「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区	I-22
2-5 東京港の防災対策	I-22
2-6 東京港の目指すべき姿	I-23
2-7 目標年次	I-24
3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	I-25
3-1 港湾計画の範囲	I-25
3-2 東京港のゾーニング	I-26
II 港湾の能力に関する資料	II-1
1. 取扱貨物量.....	II-1
1-1 取扱貨物量の推移	II-1
1-2 取扱貨物量の設定	II-28
2. 入港最大標準船型.....	II-54
2-1 入港最大標準船型	II-54
2-2 船舶の利用状況	II-55
2-3 入港船舶隻数の推計.....	II-57
3. 港湾利用者数.....	II-60
3-1 港湾利用者数の設定の方針.....	II-60
3-2 港湾利用者数の設定.....	II-61
III 港湾施設の規模及び配置.....	III-1
1. 公共埠頭計画	III-1
1-1 公共埠頭計画.....	III-1
1-2 外内貿コンテナ埠頭計画	III-15
1-3 内貿ユニットロード埠頭計画	III-34

1-4	外貿埠頭計画	III-37
1-5	内貿埠頭計画	III-41
2.	旅客船埠頭計画	III-44
2-1	旅客船埠頭の現況	III-44
2-2	旅客船埠頭計画の必要性	III-45
2-3	旅客船埠頭の規模及び配置	III-46
3.	旅客船埠頭（小型栈橋）計画	III-48
3-1	旅客船埠頭（小型栈橋）の現況	III-48
3-2	旅客船埠頭（小型栈橋等）計画の必要性	III-50
3-3	旅客船埠頭（小型栈橋等）の規模及び配置	III-51
4.	木材取扱施設計画	III-52
4-1	木材取扱施設の現況	III-52
4-2	木材取扱施設計画の必要性	III-52
4-3	木材取扱施設の規模及び配置	III-52
5.	専用埠頭計画	III-55
5-1	専用埠頭の現況	III-55
5-2	専用埠頭計画の必要性	III-56
5-3	専用埠頭の規模及び配置	III-56
6.	水域施設計画	III-58
6-1	航路計画	III-58
6-2	泊地計画	III-60
6-3	南部地区及び東部地区における水域施設計画の考え方（参考）	III-63
6-4	操船例図	III-64
7.	外郭施設計画	III-79
7-1	防波堤計画	III-79
8.	小型船だまり計画	III-85
8-1	小型船だまりの現況	III-85
8-2	小型船だまり計画の必要性	III-86
8-3	今回計画する小型船だまりの規模及び配置	III-86
8-4	静穏度検討	III-89
9.	臨港交通施設計画	III-93
9-1	主要な臨港道路の現況	III-93
9-2	臨港道路計画の必要性	III-93
9-3	交通対策	III-93
10.	マリーナ計画	III-95
10-1	マリーナの現況	III-95

10-2 マリーナ計画.....	III-97
IV 港湾の環境の整備及び保全	IV-1
1. 自然的環境を整備又は保全する区域	IV-1
1-1 良好な景観を形成する区域.....	IV-1
2. 廃棄物処理計画	IV-3
2-1 港湾における廃棄物処理場の現況.....	IV-3
2-2 港湾における廃棄物処理の必要性.....	IV-4
2-3 海面処分用地・海面処分活用用地の規模及び配置	IV-6
3. 港湾環境整備施設計画	IV-8
3-1 緑地の現況	IV-8
3-2 緑地・海浜計画の必要性	IV-9
3-3 各地区ごとの緑地・海浜の確保の考え方.....	IV-11
3-4 今回計画する緑地・海浜の規模及び配置.....	IV-15
3-5 緑地計画.....	IV-18
V 土地造成及び土地利用計画.....	V-1
1. 土地造成計画.....	V-1
1-1 土地造成の必要性	V-1
1-2 土地造成に係る土地利用計画	V-2
2. 土地利用計画.....	V-4
2-1 土地利用計画の変更必要性.....	V-4
2-2 土地利用計画の変更内容	V-4
3. 海浜計画	V-13
VI 港湾の効率的な運営に関する事項	VI-1
1. 港湾の効率的な運営に関する事項	VI-1
VII その他重要事項	VII-1
1. 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設.....	VII-1
2. 港湾及び港湾に隣接する地域の保全	VII-2
2-1 海岸保全施設等	VII-2
2-2 東京港海岸保全施設整備計画（平成 24 年 12 月）	VII-4
3. 大規模地震対策施設	VII-6
3-1 耐震強化岸壁整備の基本的な考え方	VII-6
3-2 緊急物資輸送対応施設	VII-6
3-3 幹線貨物輸送対応施設計画.....	VII-11
4. 港湾施設の利用	VII-13

4-1 物資補給等のための施設	VII-13
5. その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	VII-14
5-1 橋梁の桁下空間の確保	VII-14
5-2 放置等禁止区域	VII-17
5-3 将来構想	VII-21
VIII その他	VIII-1
1. 港湾区域の範囲	VIII-1
2. 港湾の周辺条件	VIII-3
2-1 経済的・社会的条件	VIII-3
2-2 自然条件	VIII-6
3. 港湾の沿革	VIII-22
4. 港湾施設の現況	VIII-28
4-1 水域施設	VIII-28
4-2 外郭施設	VIII-28
4-3 係留施設	VIII-29
4-4 荷捌施設	VIII-31
4-5 保管施設	VIII-32
4-6 旅客施設	VIII-32
4-7 マリーナ施設	VIII-33
4-8 その他の施設	VIII-33
5. 過去の計画一覧	VIII-34
6. 東京都港湾審議会委員名簿	VIII-51
7. パース図	VIII-52

I 港湾計画の方針に関する資料

目 次

I 港湾計画の方針に関する資料	I-1
1. 港湾の沿革、現況	I-1
1-1 港湾の位置.....	I-1
1-2 港湾の沿革.....	I-3
1-3 港湾の性格及び役割.....	I-8
2. 港湾への要請	I-19
2-1 首都圏の産業と生活を支える東京港.....	I-19
2-2 臨海地域の持つ魅力と潜在能力.....	I-20
2-3 都市環境の変化と東京港の環境整備.....	I-21
2-4 「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区.....	I-22
2-5 東京港の防災対策.....	I-22
2-6 東京港の目指すべき姿.....	I-23
2-7 目標年次.....	I-24
3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	I-25
3-1 港湾計画の範囲.....	I-25
3-2 東京港のゾーニング.....	I-26

I 港湾計画の方針に関する資料

1. 港湾の沿革、現況

1-1 港湾の位置

東京港は、東京湾最奥部に位置し、東側は千葉港に、南側は川崎港及び横浜港に近接しており、国際貿易港及び国内拠点港として、首都圏の生活と産業を支える重要な役割を担っている。本港と各港との海上距離は次のとおりである。

表 I - 1-1 東京港の地区別現況

■国内港湾

港名	国名	海上距離(海里)	港名	国名	海上距離(海里)
苫小牧	日本	562	大阪	日本	371
八戸	〃	448	神戸	〃	365
塩釜	〃	300	広島	〃	483
横浜	〃	24	岩国	〃	477
川崎	〃	22	博多	〃	818
清水	〃	133	北九州	〃	849
名古屋	〃	223	志布志	〃	534
四日市	〃	221	那覇	〃	878

※1海里=1.852km

資料:World Shipping Encyclopedia(2013,4)より作成

■海外港湾

港名	国名	海上距離(海里)	港名	国名	海上距離(海里)
釜山	韓国	850	ドバイ	アラブ首長国連邦	6,364
上海	中国	1,052	ジェッダ	サウジアラビア	7,230
厦門	〃	1,354	ロサンゼルス	アメリカ	4,868
塩田	〃	1,597	ニューヨーク	〃	9,718
香港	〃	1,601	バンクーバー	カナダ	4,197
高雄	台湾	1,359	マンザニーロ	メキシコ	5,987
マニラ	フィリピン	1,776	カヤオ	ペルー	8,430
ポートケラン	マレーシア	3,116	バルパライソ	チリ	9,296
タンジュンペラパス	〃	2,932	ジョイアタウロ	イタリア	8,884
シンガポール	シンガポール	2,909	ロッテルダム	オランダ	11,250
ナバシェバ	インド	5,341	メルボルン	オーストラリア	4,907
コロンボ	スリランカ	4,485	ダーバン	南アフリカ	7,767

※1海里=1.852km

資料:World Shipping Encyclopedia(2013,4)より作成

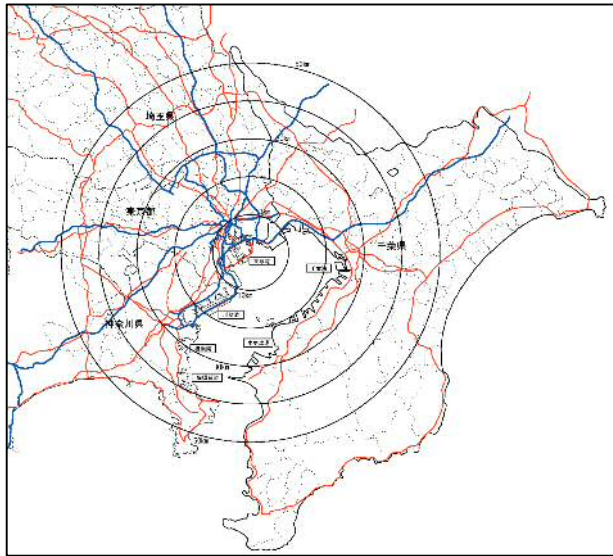
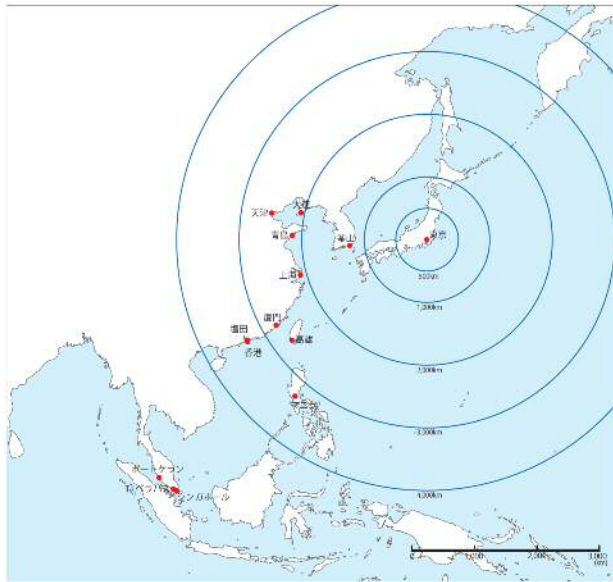
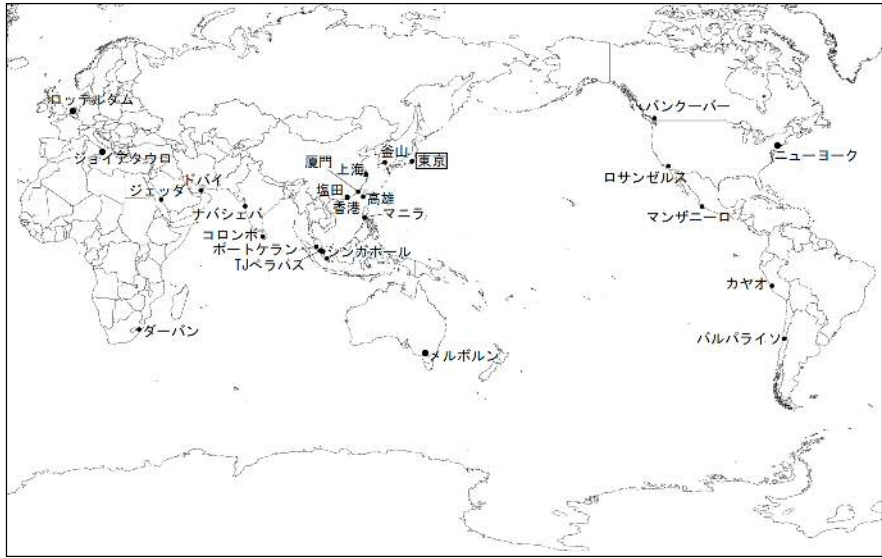


図 I - 1-1 東京港の位置

1-2 港湾の沿革

東京港は、15世紀半ば、太田道灌が江戸城築城（1457年）の頃、隅田川河口付近が江戸湊として利用されたときが始まりといわれている。

慶長8年（1603年）、徳川幕府が江戸に開かれ、江戸の市街地の造成と江戸湊の拡張、整備が進められ、江戸の繁栄とともに、江戸湊は海上から運び込まれる物資の集積、流通の要地として栄えた。

明治元年（1868年）、江戸は東京と改められ、日本の首都として政治、経済、文化の各分野で大いに発展してきたが、海運の面では隣接する横浜港が開港して活況をみせたのに対し、東京港は明治末頃に至るまで江戸湊のままでさしたる発展はみられなかった。

港湾としての東京港は、明治13年、東京府が築港調査したときに始まり、本格的な工事は、明治39年、隅田川口改良工事からである。以来港の整備が行われてきたが、その規模は隅田川河口を利用する小型船（400～500トン級）を対象としたものであった。このため、大正12年（1923年）の関東大震災によって、東京が甚大な被害を受けた際には、陸上輸送が途絶したため、国内各地、諸外国からの救援物資は海上輸送によらざるを得なかったにもかかわらず、当時の東京港の施設が貧弱であったため、救援船の入港と荷役は困難を極めた。

関東大震災を契機として、東京港の港湾整備の必要性が痛感され、大正14年、日の出棧橋が完成、続いて昭和7年、芝浦岸壁、同9年、竹芝棧橋がそれぞれ完成、3,000～6,000トン級船舶が接岸できるようになった。

その後、東京港は、東京の産業の進展とともに物資の海上輸送基地として重要性を増し、昭和16年5月20日（1941年）アジア地域に限定されて開港することになり、外国貿易港としての第一歩を踏み出した。

しかし、まもなく太平洋戦争が始まり、港の発展は大きく阻まれ、終戦後は主要港湾施設が駐留軍に接収され、港湾機能はほとんど停止状態になった。

戦後、東京の復興とともに東京港は修築の必要に迫られ、昭和24年、東京港修築5年計画により、大型船が接岸できる豊洲・晴海・品川ふ頭等の建設に着手した。また、昭和26年には港湾法に基づき東京港は京浜港として特定重要港湾に指定され、東京都が東京港の港湾管理者となった。

昭和30年代に至り、日本経済の復興とともに、東京に人口・産業が集中し、東京港は、首都東京の消費、生産活動に必要な物資の海上流通基地として重要な役割を担うこととなり、昭和31年の東京港港湾計画、昭和36年の東京港改訂港湾計画に基づき港湾施設の整備拡充を図った。

さらに、昭和41年には東京港第二次改訂港湾計画を策定し、輸送革新のコンテナ船就航に対応して、昭和42年、品川ふ頭に外貨コンテナ埠頭を、昭和43年には、13号地に建材専門埠頭、10号地に内貿雑貨埠頭を整備し、昭和46年には10号地東岸壁と大井ふ頭コンテナバースの一部が完成した。昭和47年にはフェリー埠頭が10号地に整備され、また昭和49年には、水産物専門埠頭が大井ふ頭に、木材専門埠頭が15号地に建設された。

東京港は、物流拠点として大きく発展しつづけ、その時々の経済状況や都民ニーズの変化等を反映しながら整備が進められてきたが、昭和48年のオイルショックにより従来の高度経済成長が期待できなくなったことをうけ、昭和51年に社会・経済的諸情勢の変化をふまえた東京港第三次改訂港湾計画を策定した。

昭和56年には、港湾機能と都市機能との調整、大都市問題あるいは都民のレクリエーションに対応するため、東京港第四次改訂港湾計画を策定し、物流基地として、港湾機能の充実と、ふ頭背後地も含めた港湾施設の整備とともに、都民の憩いの場としての海上公園整備も併せて進めた。

昭和60年には青海コンテナふ頭の一部が、昭和61年にはふ頭再開発事業による竹芝・芝浦ふ頭の一部が供用を開始するなど、港湾施設の整備・近代化が進められ、同時に埠頭背後地の開発も推進してきた。また、港湾区域と造成された埋立地には、既成市街地の再開発等に伴う事業所等の受入、海上公園の整備及び産業・レクリエーション施設を含めた広域的な施設・機能の整備など総合的な港湾空間の形成を図ってきた。加えて台場・青海・有明地区を、東京の都市構造を一点集中型から多心型に転換するとともに国際化や情報化の進展に対応する副都心を建設することになった。こうした情勢に対応するため、昭和63年5月、平成7年を目標年次とする東京港第五次改訂港湾計画を新たに策定した。

東京港が国際貿易港として広く世界の主要港と交流を図っていくため、昭和55年に米国のニューヨーク・ニュージャージー港と姉妹港、昭和56年に中国の天津港と友好港、昭和62年に米国のロサンゼルス港と姉妹港、平成元年4月にはオランダ国のロッテルダム港と姉妹港の提携を行い、相互の交流を深めてきた。国内有数の港に成長した東京港は、平成3年5月20日に開港50周年を迎えたが、この間入港船舶数は、24.3倍、取扱貨物量は11.4倍となった。

また、同年には、外航クルーズの玄関口としての晴海客船ターミナルや、同じく内航の伊豆諸島への玄関口である竹芝客船ターミナルが装いを新にして供用開始となった。

平成5年8月には、東京港の物流の円滑化に大きな役割を果たす、レインブーブリッジが東京港を横断する形で完成、平成6年5月に青海コンテナふ頭第三バース、また同8年5月に同第四バースが供用開始、平成7年11月には東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」（新橋～有明）が、平成8年3月には東京臨海高速鉄道臨海副都心線（新木場～東京テレポート）が開通し、都民に一層親しまれる港として変貌をとげている。

平成6年10月には、対中国海上貨物の東京港集貨拡大と、中国航路の東京港誘致を目指し「東京港中国会」が発足し、12月には新たに上海定期航路が開設された。

平成9年には、東京港港湾審議会の最終答申に基づき、また、その後の阪神・淡路大震災の教訓も踏まえ、平成17年を目標年次とする東京港第六次改訂港湾計画を策定し、平成9年4月告示された。その後、臨海副都心及び豊洲・晴海地域の開発整備計画の見直しに対応し、平成10年4月、計画の一部を変更した。

また、平成 9 年 7 月には、国際競争力をもった使いやすい東京港を実現するため、港湾管理者、関係官公庁、団体・事業者などの関係者が一体となって、東京港が抱える諸課題を検討する「東京港振興促進協議会」を設立し、平成 10 年 9 月に「全体のまとめ」を提言し、平成 11 年 4 月にこれを実現するための「アクションプラン」を策定した。その後、平成 16 年 3 月には、同プラン策定以降東京港をはじめとする我が国港湾を取り巻く状況の変化を踏まえ、直面する東京港の新たな課題の解決に向けた取組の目標を明らかにした「新アクションプラン」を策定した。

平成 14 年 4 月には、東京港の物流機能の沖合展開に向け、東京港臨海道路（大田区城南島～中央防波堤外側地区～江東区若洲）のうち第一工区部分である東京臨海トンネル（大田区城南島～中央防波堤外側地区）が供用開始され、東京港の物流効率化に大きく貢献している。

また、同年には、東京港の国際競争力を強化する取組として、国際港湾特区の申請及びスーパー中枢港湾への立候補を行った。

港湾に関する規制緩和を推進させ、港湾サービスの向上、コスト低減を図るために、構造改革特別区域法に基づき、東京港を国際港湾特区とし、税関及び検疫の執務時間延長及び手数料軽減等の提案を行った。

さらに、国のスーパー中枢港湾への取組に対し、東京都は、東京港におけるコスト低減、スピードアップ、サービス向上を図るとともに、年間取扱量の目標を 340 万～360 万 TEU とし、東京港をスーパー中枢港湾候補として応募した。そして、平成 16 年 7 月、東京港と横浜港からなる京浜港が、伊勢湾（名古屋港・四日市港）及び阪神港（神戸港・大阪港）とともにスーパー中枢港湾に指定された。

平成 16 年 7 月には、改正 SOLAS 条約の発効に伴う「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」が施行され、東京港の外貿コンテナ埠頭、外航客船埠頭及びその他の外貿埠頭においてフェンスや監視カメラの設置等の保安対策を講じ、立入制限区域における管理と監視を強化している。

平成 18 年には、首都圏 4,000 万人の生活と産業を支え、経済活力の向上に貢献する物流拠点としての役割を果たすとともに、憩いと賑わいのある空間を創出し、環境に優しく災害に強い安全なみなとを実現することを目指して、東京港第 7 次改訂港湾計画を策定した。

同年 10 月には、「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」が施行された。これを受け、東京港における物流効率化を促進し、国際競争力の強化と利用者サービスの向上を図るため財団法人東京港埠頭公社を民営化し、平成 20 年 4 月、東京港埠頭株式会社として業務を開始した。

平成 20 年 3 月、東京都、川崎市、横浜市は、アジア諸港の躍進により、日本港湾の国際的地位が低下していく中、積極的な対策を講じなければ、京浜三港が世界の基幹航路から外れ、我が国経済に与える影響は極めて深刻であるとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進することとし、基本合意書を締結し、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナー

一など、様々な取組を実施した。

同年 7 月、東京都港湾審議会は、第 7 次改訂港湾計画策定後の東京港を取り巻く状況の変化を踏まえ、港湾物流を中心に、東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにし、港湾計画を策定するための指針となるよう、既存埠頭を含めたコンテナ埠頭等の充実・強化、臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化、今後の港湾経営戦略の展開についての提言を「東京港の今後の港湾経営戦略」として答申した。この答申を受け、海事関係者や関係行政機関と調整を図り、「東京港港湾計画の一部変更（案）」をとりまとめ、東京都港湾審議会の議を経て、平成 21 年 8 月、公示を行った。

平成 21 年 2 月、東京港振興促進協議会は、国際物流動向の変化やコンテナ船の大型化、京浜三港における広域連携の推進、地球温暖化問題への対応など、東京港を取り巻く状況の著しい変化を踏まえ、東京港の振興を促進していくため、今後の取組目標を明らかにし、その実現に向けた関係者の努力を引き出していく指針となる「第 3 次アクションプラン」を策定した。

また、同年 12 月には、京浜三港の連携体制を強化するため、三つの地方自治体の議会の議決を経た上で、地方自治法に定める協議会である「京浜港連携協議会」を設立するとともに、東京港埠頭株式会社と横浜港埠頭公社の連携により、ユーザーサービスの向上と経営の効率化を図るため、「京浜港事業提携委員会」を設置した。京浜港連携協議会において、今後の京浜港が進むべき方向性について検討を進め、平成 22 年 2 月に「京浜港共同ビジョン」を策定した。

平成 22 年 2 月、国土交通省は、日本のコンテナ港湾が釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」としての選定を希望する港湾を募集した。同年 3 月、東京都は、川崎市、横浜市、東京港埠頭株式会社、財団法人横浜港埠頭公社と連名で京浜港として「国際コンテナ戦略港湾」に応募し、同年 8 月に選定を受けた。

平成 23 年 3 月、東北地方太平洋沖地震が発生し、4 月から 9 月まで、被災地支援の一環として救援物資等の搬出入のため東京港と被災地の港湾との間を航行する船舶に対し、東京港における入港料及び係留施設使用料の免除を実施した。また、震災による東京港と被災地を結ぶ内航フィーダー航路の休止に伴い、船舶輸送から陸上輸送に変更を余儀なくされた荷主に対し、陸上輸送にかかる費用の一部補助も実施した。さらに、内航フィーダー航路再開後の航路運航事業者に対し、航路の早期再開・運航の安定化を図るため、輸送に係る費用の一部補助を行った。一方、震災による福島第一原子力発電所の事故に伴う東京港に対する風評被害対策として、4 月から東京港の各コンテナ埠頭の大気中の放射線量と東京港の海水中の放射能の測定を開始した。さらに、5 月から各コンテナ埠頭のゲート付近でコンテナ表面の放射線量のサンプリング調査も開始した。

同年 4 月、国は我が国の港湾の国際競争力の強化を図ることを目的に港湾法を改正し、港格の見直しを行った。従来の特定重要港湾を廃止し、国際戦略港湾と国際拠点港湾が新たに設定され、東京港は京浜港として国際戦略港湾に規

定された。

同年 9 月、京浜三港は「京浜港共同ビジョン」を具体化するとともに、今後、三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定した。

平成 24 年 2 月、東京港の物流円滑化を図るとともに、東京港周辺道路の混雑緩和を目的とした東京ゲートブリッジを含む臨港道路（中央防波堤外側埋立地～江東区若洲）が供用開始された。

同年 3 月、クルーズ客船の大型化に伴うクルーズ人口の増加を背景にクルーズ客船の東京港寄港促進を図ることを目的に、クルーズ客船運航事業者や旅行会社などの業界関係者を対象に「東京港クルーズセミナー」を初めて開催し、新たなインセンティブ制度の周知や東京港周辺及び伊豆・小笠原諸島の最新の観光情報などを提供するとともに、東京港に対する要望などのヒアリングを行った。

平成 25 年 9 月、2020 東京オリンピック・パラリンピック競技大会が東京で行われることが決定した。

同年 11 月、高さ 60m を超える大型旅客船が就航（平成 25 年 4 月）したことから、レインボーブリッジの外側の臨海副都心に大型クルーズ客船対応の新客船埠頭を港湾計画に位置づけた。

※レインボーブリッジの桁下：N.H.H.W.L+52.0m

1-3 港湾の性格及び役割

国際戦略港湾・京浜港の一翼を担う東京港は、首都圏 4,000 万人の人口を背後に擁し、国内最多の外貿コンテナ取扱個数を誇る我が国屈指の国際貿易港である。

東京港から輸出される貨物は、産業機械や自動車部品・電気機械等の高付加価値製品が過半を占めるなど、東京港は、我が国の産業活動を支える重要なインフラである。また、食料品、衣類、日用雑貨など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に調達しており、首都圏の日常生活を支える港としても、極めて重要な役割を担っている。

1-3-1 取扱貨物の現状

- ・ 平成 24 年に東京港で取り扱った貨物量は、外貿貨物 4,740 万トン(全体の 57%)、内貿貨物 3,539 万トン (43%)、合計 8,279 万トンとなっている。
- ・ 外貿貨物の約 96%は、外貿コンテナ貨物となっている。
- ・ 外貿コンテナ貨物の輸出入比率は、約 3 対 7 で輸入超過となっている。

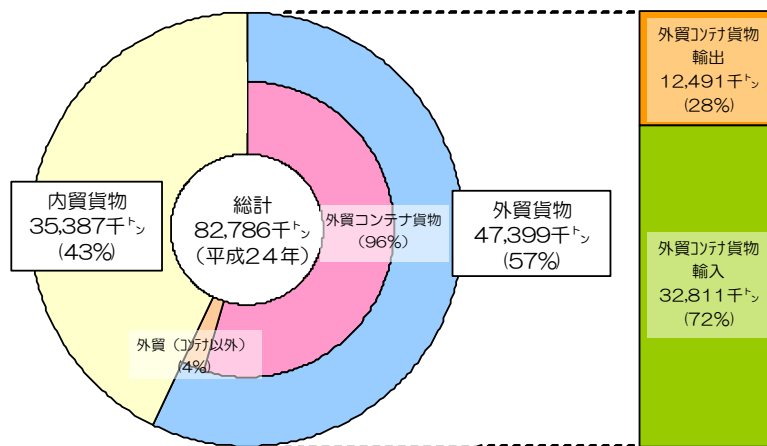


図 I - 1-2 (1) 東京港取扱貨物量の構成 (平成 24 年)

(1) 世界と結ばれた東京港

- ・ 世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークによって結ばれ、首都圏の生活と、日本の産業を支える重要な国際物流拠点となっている。
- ・ コンテナ貨物取扱量の約 73%がアジア貨物であり、アジア貨物の約 75%が輸入となっている。

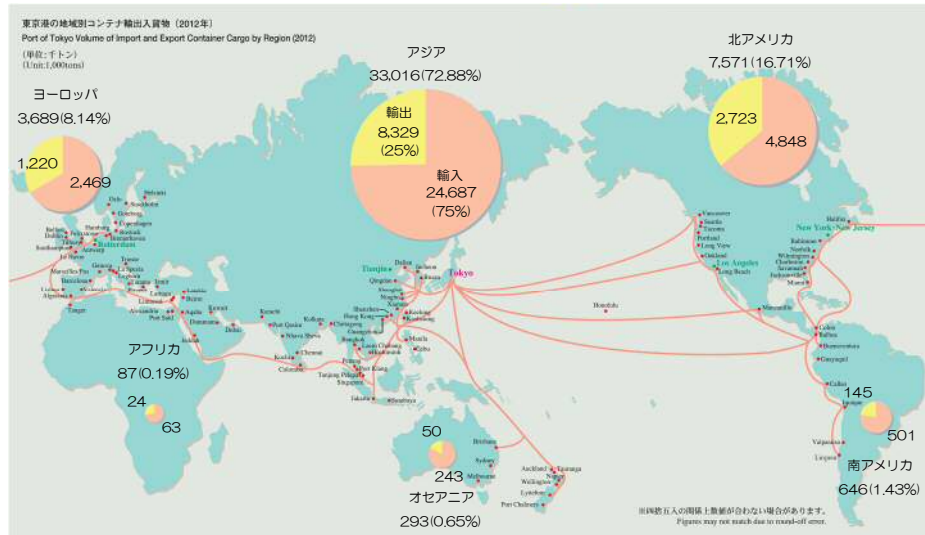


図 I - 1-2 (2) 世界とつながる東京港

(2) 外貿コンテナ貨物の現状

- ・ 外貿コンテナ貨物取扱個数は、424 万 TEU で、全国取扱個数の 20%を超え、15 年連続日本一となっている。

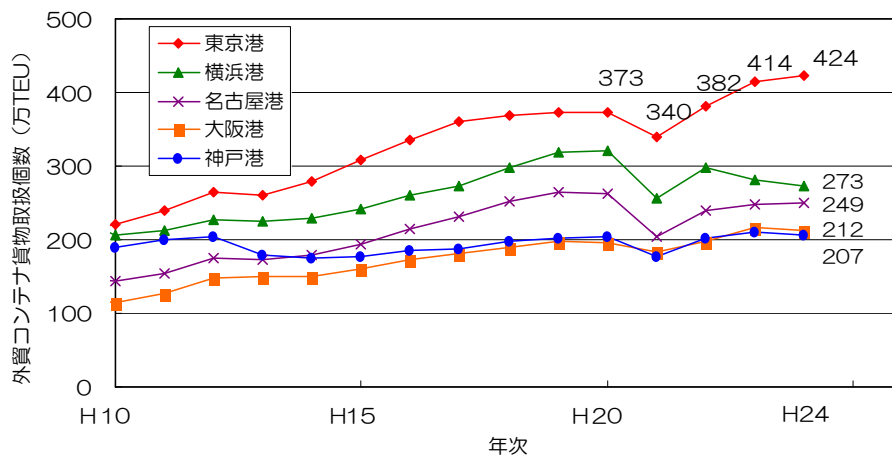


図 I - 1-2 (3) 外貿コンテナ貨物取扱個数の推移

(3) 外貿貨物の品種構成

- ・ 輸出を品種別で見ると、「再利用資材」3,215千トン（109.9%）、「金属くず」686（151.6%）などが増加し、「産業機械」1,768千トン（92.5%）、「その他化学工業品」1,377千トン（90.8%）などが減少している。
- ・ 輸入を品種別で見ると、「衣服・身廻品・はきもの」4,040千トン（103.9%）、「野菜・果物」1,708千トン（104.1%）などが増加し、「電気機械」2,886千トン（91.8%）などが減少している。

※（）内前年比
単位：千トン

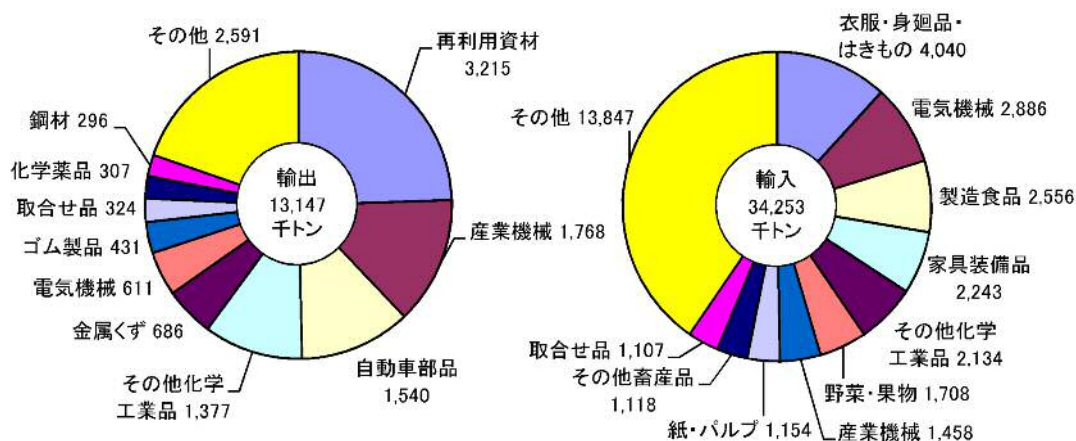


図 I - 1-2 (4) 外貿貨物の品種構成 (平成 24 年)

(4) 内貿貨物の品種構成

- ・ 移出を品種別で見ると、「紙・パルプ」236千トン（114.3%）などが増加し、「完成自動車」5,826千トン（89.9%）、「再利用資材」217千トン（94.8%）などが減少している。
- ・ 移入を品種別で見ると、「石油製品」3,192千トン（108.0%）などが増加し、「完成自動車」4,554千トン（85.8%）、「砂利・砂」4,087千トン（97.0%）などが減少している。

※（）内前年比

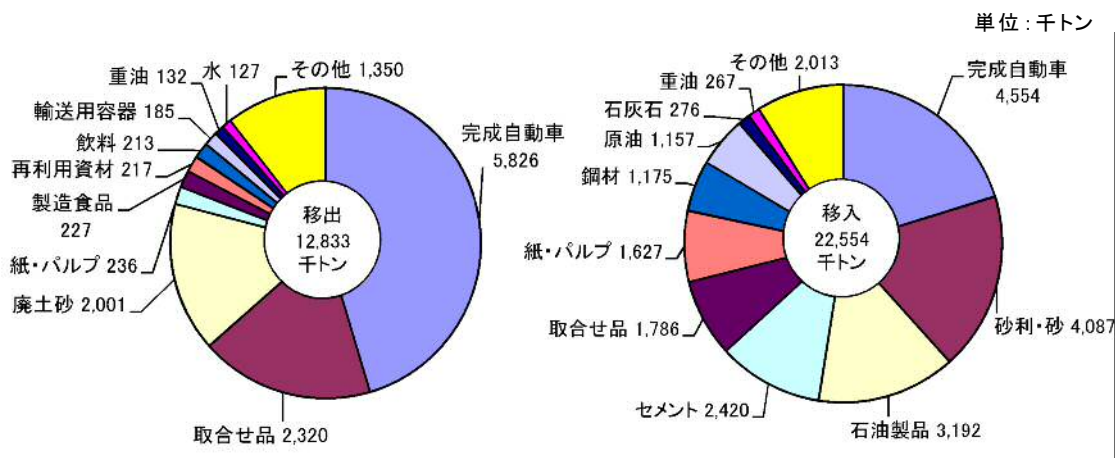


図 I - 1-2 (5) 内貿貨物の品種構成 (平成 24 年)

1-3-2 各地区の現状

東京港の地区別の現況を表 I - 1-2 に示す。

表 I - 1-2 (1) 東京港の地区別現況

地区名		施設現況及び取扱主要品目	主な利用状況
内港地区	芝浦ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -5.5~-7.5m×7B、-2.7m ○主要取扱貨物 紙、パルプ、セメント、食料工業品	・都心に近い内貿雑貨。 ・小笠原諸島との定期船の、 貨物荷役を行うため利用 している。
	日の出 ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -6.7m×6B ○主要取扱貨物 化学薬品、食料工業品	・東京港で最も古い埠頭。 ・主に海上バス等の発着施設 として利用されている。
	竹芝ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -7.5m×3B ○主要取扱貨物 野菜、果物、雑貨	・伊豆七島、小笠原諸島航路 の発着地として利用され ている。
	品川ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -8.5m×5B、-10m×2B (専用埠頭)-4.5~-8m×4B、 -7.5m×1B ○主要取扱貨物 外貿コンテナ、紙、パルプ、車 両、食料品、雑貨	・日本で最初のコンテナ埠頭で、 主にアジア域内を中心とす るコンテナ船が寄港する。 ・北海道などの定期航路に利 用されており、主に巻取紙 などが扱われている。
	晴海ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -9~-10m×2B、-8m×3B、 -10m×2B (専用埠頭)-10m ○主要取扱貨物 外貿雑貨	・晴海ふ頭は、職住近接の都 市づくりに向けて、再開発 が進められている。 ・晴海ふ頭は、東京の海の玄 関口として客船ターミナルが整 備され、国内外の大型クル ーズ客船が寄港している。 ・月島ふ頭は、漁業基地があ り、水産物を専門に取り扱 っている。
	朝潮・ 月島ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -3~-4.5m、-7.5m×2B、-5m ○主要取扱貨物 再利用資材、金属製品、 水産品、その他窯業品、 鉄鋼	
	豊洲ふ頭	○主要施設(公共埠頭) -4m	

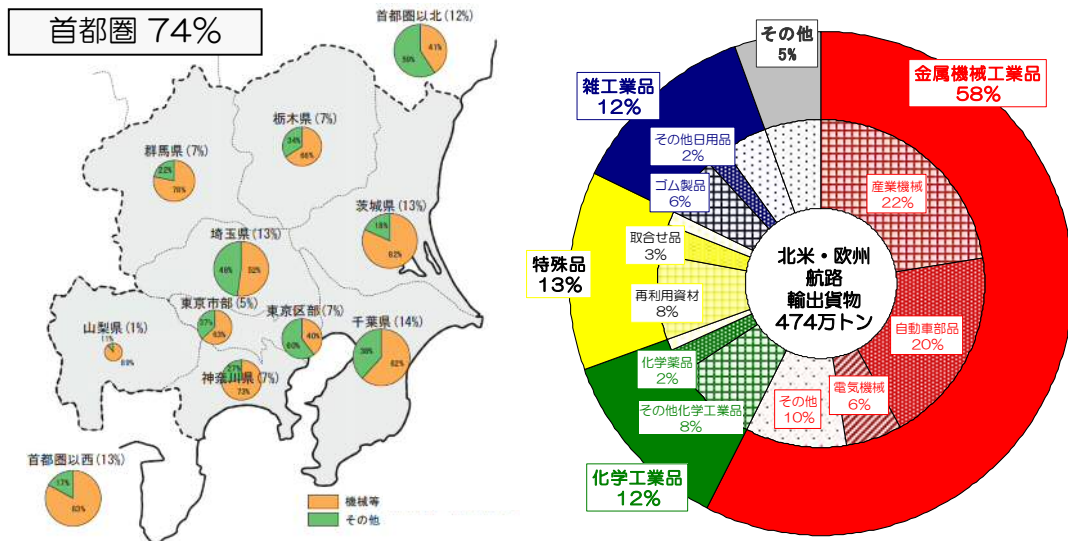
表 I - 1-2 (2) 東京港の地区別現況

地区名		施設現況及び取扱主要品目	主な利用状況
南部地区	大井ふ頭 その 1	○主要施設(公共埠頭) -15m×7B、-12m×2B、 -12m×1B、-11m×2B (専用埠頭)-8.5m×1B ○主要取扱貨物 産業機械、その他化学工業品、取合せ品 水産品、麦、野菜、果物	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏における国際物流の中核基地の役割を担う日本屈指の高規格コンテナターミナル。外貿コンテナ貨物の日本最大級の集積・荷さばきセンターとして発展。 ・水産物埠頭では、冷凍魚介類などの水産物を扱っている。 ・食品埠頭では、穀物などの輸入食品を扱っている。
	大井ふ頭 その 2	○主要施設(公共埠頭) -5m×4B、-7.5m×1B (専用埠頭)-5m×3B ○主要取扱貨物 砂利・砂、石灰石	<ul style="list-style-type: none"> ・国内の砂・砂利などの建材を専門に扱っている。
中部地区	10号地	○主要施設(公共埠頭) -7.5m×11B、-5m×13B、 -7.5～-8.5m×4B (専用埠頭)-7.5m×11B、 -8m×1B ○主要取扱貨物 紙、取合せ品、完成自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・東京港の主要な内貿埠頭で、RORO船などによる内航定期航路のほか、フェリー航路が就航している。
	13号地 (青海 ふ頭)	○主要施設(公共埠頭) -13～-15m×5B、-10m×9B、 -5m×10B ○主要取扱貨物 衣類はきもの類、金属くず、紙・パルプ	<ul style="list-style-type: none"> ・東京港で最も新しいコンテナターミナル。背後に流通センターを擁し、東京港を代表する国際複合一貫輸送基地である。 ・外貿在来埠頭では多種多様の外貿貨物を扱っている。
東部地区	12号地	○主要施設(公共埠頭) -5m×13B ○主要取扱貨物 内貿雑貨、鉄鋼	<ul style="list-style-type: none"> ・内貿雑貨埠頭として、鉄鋼などを扱っている。 ・離島向けの雑貨などを扱っている。
	15号地	○主要施設(公共埠頭) -9m×2B、-12m×3B、 -5.5m×4B (専用埠頭)-5m×2B、-4～ -12m×5B、-4.5m×2B ○主要取扱貨物 砂利・砂、製材、内貿コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> ・建材埠頭では国内の砂・砂利などの建設資材及び製材を扱っており、木材ふ頭では輸入製材を扱っている。 ・暫定的に内貿コンテナ貨物等を扱っている。
中央防波堤地区	中央防波堤 内側	○主要施設(公共埠頭) -12m×1B、-9m×1B、 -7.5m×1B (専用埠頭)-10m×1B ○主要取扱貨物 石炭、廃土砂	<ul style="list-style-type: none"> ・主に石炭などの貨物を扱うばら物埠頭。 ・専用埠頭では主として外貿コンテナ貨物を取り扱っている。

1-3-3 東京港の役割

(1) 首都圏の産業を支える国際貿易港

- 東京港から輸出されるコンテナ貨物の74%は首都圏で生産されている。
(その他、首都圏以北では、宮城 4.7%、福島 3.4%、青森 1.3%、首都圏以西では、静岡 6.2%、長野 3.0%、新潟 1.5%)
- 輸出貨物は、産業機械や自動車部品・電気機械など、首都圏の経済を牽引する高付加価値製品が過半を占めている。
- 特に、基幹航路が就航する欧米への輸出貨物のうち、金属機械工業品・化学工業品が70%をしめており、東京港は、首都圏の経済を支える国際貿易港として重要な役割を果たしている。



※「機械等」とは港湾統計分類の

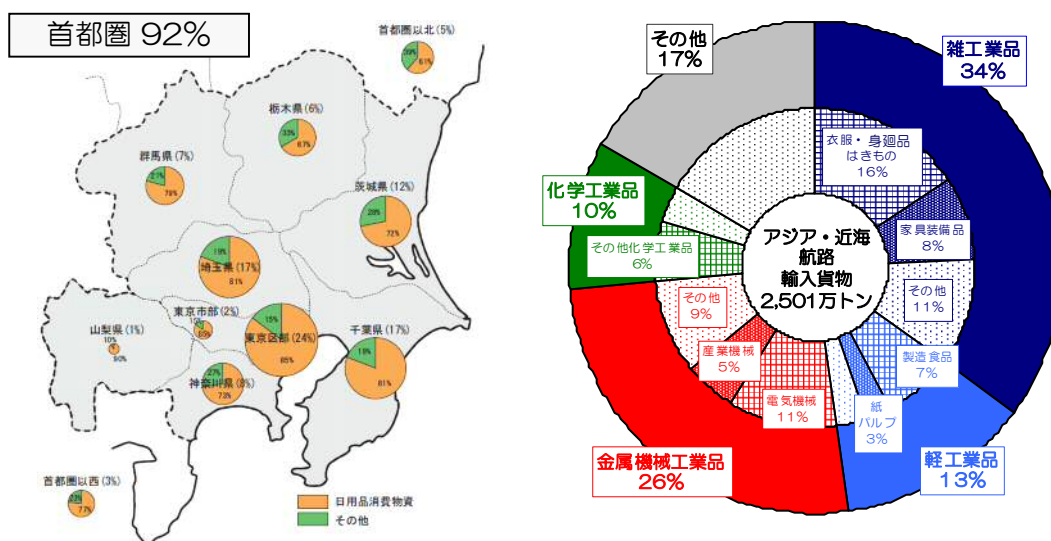
「金属機械工業品(自動車、電気機械等)」「化学工業品(合成樹脂、ガラス類等)」を示す。

図 I - 1-3 (1) 東京港の輸出コンテナ貨物の生産地と主要品目 (平成 20 年)

図 I - 1-3 (2) 外貿コンテナ貨物 <北米・欧州航路輸出貨物の品目分類> (平成 24 年)

(2) 首都圏の旺盛な消費を支える生活関連物資の調達港

- 東京港から輸入されるコンテナ貨物の92%が首都圏で消費されている。
(その他、首都圏以北では、福島2.2%、宮城1.3%、首都圏以西では、新潟1.0%、静岡0.9%)
- 輸入貨物の約75%を占める東南アジア航路や中国航路などの近海航路では、衣類、家具装飾品・食品など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を調達することにより日常生活を支える港として極めて重要な役割を担っている。



※「日用品消費物資」とは、港湾統計分類の「農水産」、「軽工業品」、「金属機械工業品」、「雑工業品」の合計を示す。

図 I - 1-3 (4) 東京港の輸入
コンテナ貨物 (平成20年)

図 I - 1-3 (3) 外貿コンテナ貨物
＜東南アジア・韓国・中国航路輸入貨物の品目分類＞ (平成24年)

(3) 京浜港における東京港の担う機能等

- 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う。
- 世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。
- 豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つ。
- 臨海部に集積した倉庫群を活用し、航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点としての機能を担う。
- 完成自動車の国内輸送拠点の一翼を担う。

1-3-4 港湾周辺の交通網

(1) 幹線道路網

東京臨海部の道路網は、臨海部に沿って東西方向に埋立地を横断する東京湾岸道路を軸として放射道路や環状道路と接続されており、広域的な交通に対応している。



資料：東京港ハンドブック2014

図 I - 1-4 (1) 東京港周辺の幹線道路網

(2) 臨海部の道路交通網

東京臨海部には、臨港道路を含む一般道が埠頭相互を密接に結ぶとともに、高速道路網と合わせて東京港と背後圏各地域とを連絡している。

平成24年2月には、東京港臨港道路（大田区城南島～江東区若洲を結ぶ全長8kmの臨港道路）が全線開通した。さらに、南北道路軸の強化を目的として10号地その2埋立地と中央防波堤内側埋立地を結ぶ臨港道路南北線の整備が計画されており、都市交通及び港湾関連交通の更なる円滑化、効率化が図られている。



凡 例	
	首都高速道路（既存）
	一般道路（既存）
	首都高速道路（工事中または構想）
	一般道路（工事中または計画）

図 I - 1-4 (2) 東京臨海部の道路交通網

(3) 臨海部の鉄軌道系輸送網

東京臨海部では、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）、東京臨海高速鉄道りんかい線、都営地下鉄大江戸線、東京メトロ有楽町線、東京モノレール、JR京葉線等の鉄道が開業しており、東京港の内港地区及び中部地区の埠頭相互及び背後地域とを結ぶ旅客輸送機関として重要な役割を果たしている。

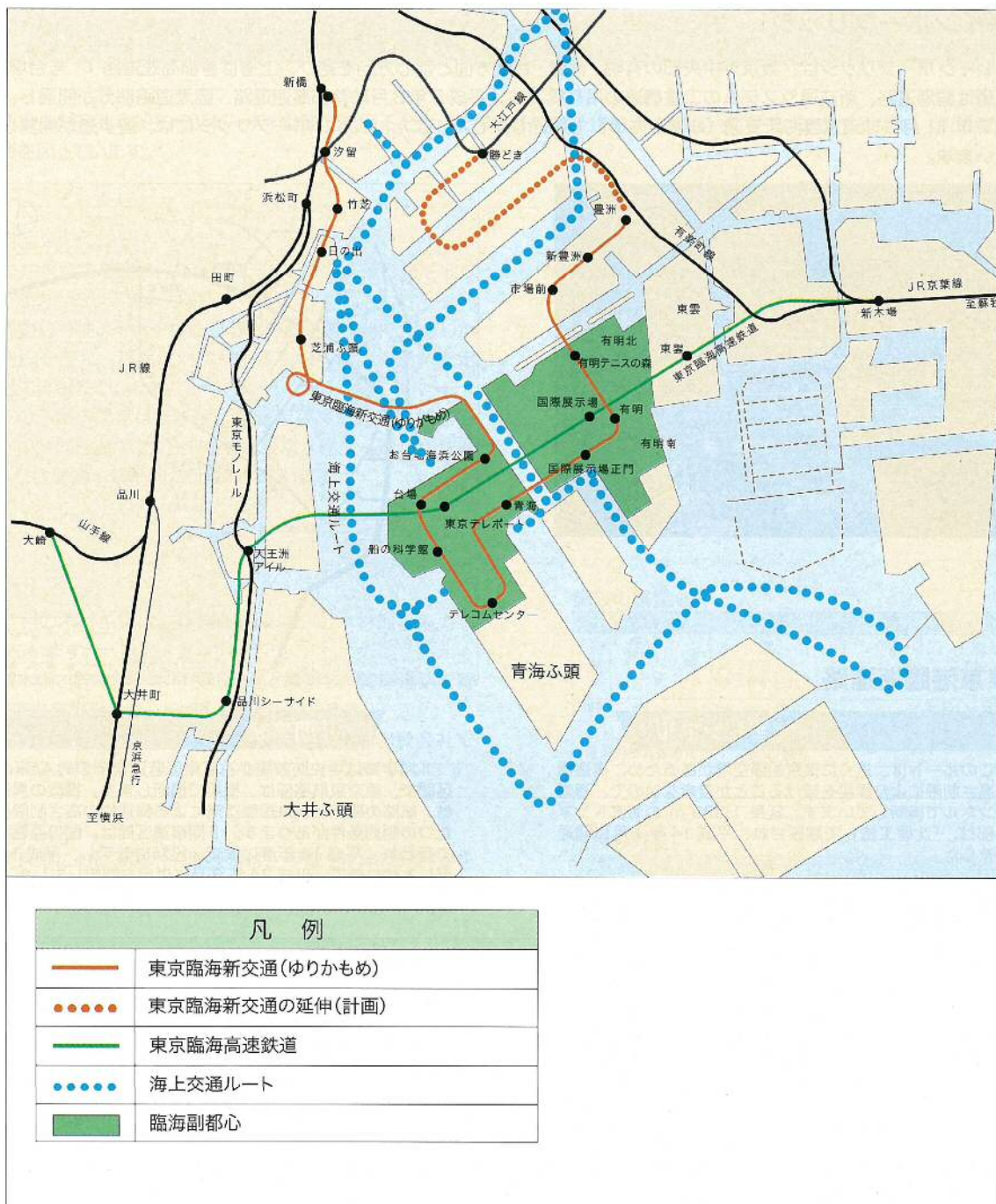


図 I - 1-4 (3) 東京臨海部の鉄軌道系輸送網

1-3-5 背後地域の状況

(1) 背後圏

- ・ 首都圏のうち1都7県（東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県）を、東京港の主な背後圏として想定する。

(2) 人口動向

- ・ 背後圏の人口は、平成13（2001）年以降、全国の年平均伸び率（年0.1%）を上回る増加傾向（年0.5%）で推移し、平成22（2010）年時点で約4,300万人となり、全国人口に占める背後圏人口は、約33%となっている。
- ・ 東京港を擁する東京都の人口は、過去10年間（平成13年～平成22年）で9%程度増加しており、背後圏で最も増加傾向にある。

(3) 産業動向

①就業構造

- ・ 平成12年に2,050万人であった背後圏の就業人口は、その後減少傾向で推移し、平成22年時点では、1,990万人となっている。
- ・ 産業別に見ると、平成12年以降、第一次産業・第二次産業ともに年平均伸び率が約3%の減少傾向が続いている。
- ・ また、第三次産業は平成17年までは年平均0.5%の増加傾向にあり、就業人口は1,431万人、全就業者の71%を占めるに至っていたが、平成22年には約1,373万人に減少し、年平均伸び率も約1%の減少傾向に転じている。

②工業

- ・ 背後圏の製造品出荷額等は、平成13年以降、80～90兆円で推移していたものの、平成21年には、リーマンショックの影響もあり、70兆円程度まで減少している。その後は、回復基調にあり、平成22年には、80兆円弱まで増加している。
- ・ 都県別に見ると、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県では、リーマンショック前までは増加傾向で推移しており、特に千葉県では、平成13～平成20年までで40%程度増加している。
- ・ 東京都では、過去10年減少傾向、神奈川県では、概ね横ばい傾向での推移となっている。

2. 港湾への要請

2-1 首都圏の産業と生活を支える東京港

(1) コンテナターミナルの施設能力を超える貨物の集中

- ・ 首都圏の旺盛な消費需要により、コンテナターミナルの施設能力試算値（国総研モデル）を上回るコンテナ貨物を取り扱っており、コンテナ貨物の搬出入のピーク時には、一部のターミナル周辺に交通混雑が発生している。
- ・ これらの外部不経済を解消する抜本的な対策として、施設能力を拡充する必要がある。

(2) コンテナ船の大型化

- ・ コンテナ船の大型化が進展し、10万DWT級超（概ね8,000TEU以上）のコンテナ船が欧州航路において主流となる情勢であり、我が国に寄港する欧州航路や北米航路、南米航路、東南アジア航路においても船舶の大型化が予想され対応が求められている。

(3) ロジスティクス機能の強化

- ・ 東京港周辺エリアにおいては、バン・シャーシープール、車両待機場や、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成が求められるなか、既存の老朽化した施設では、荷さばき転回スペースの確保等の現在の物流ニーズに対応できない状況も発生している。
- ・ 今後も増加する輸入貨物への対応として、大消費地を背後に控え、陸・海・空の物流結節点である東京臨海部において、高機能物流拠点の形成が必要である。

(4) 内航海運におけるユニット化の進展等

- ・ 貨物のユニット化などの進展及びRORO船・フェリーの大型化（積載量1.5倍）等により、内貿ユニットロード内で扱う貨物が増加し、移出入貨物を取り扱うための荷捌き用地などが必要となっている。
- ・ また、船舶の大型化については、東京港を利用しているオーシャントランス社が、経営方針において船舶リプレースについて言及しており、フェリーを現状の11,500GTから16,000GTへ大型化する意向を示している。

※既定計画（10号地その2 V A2:水深8.5m 延長270m 工事中）

(5) 在来埠頭の利用低下

- ・ 貨物のコンテナ化、ユニット化の進展に伴い、木材や水産物等を取り扱う在来埠頭では係船利用が低下している。
- ・ 限られた空間を効果的・効率的に利用していくためには、利用の低下した在来埠頭の利用転換が必要となっている。

2-2 臨海地域の持つ魅力と潜在能力

2-2-1 臨海地域の魅力あるみなのまちづくり

(1) 臨海副都心

- ・ 臨海副都心は、平成 24 年には年間 5 千万人を超える人々が訪れるなど、「職・住・学・遊の バランスの取れた複合的なまち」として発展を続けている。
- ・ 今後開発予定の青海地区北側を中心に、世界的にもトップレベルの M I C E ・国際観光機能を整備し、東京と日本の経済を牽引する国際戦略拠点となるよう開発を着実に進めていく必要がある。

* MICE : Meeting、Incentive Travel、Convention、Event/Exhibition の総称

(2) 豊洲・晴海地区

- ・ 豊洲・晴海地区は、活力ある複合市街地の形成を目指し、「豊洲・晴海開発整備計画」に基づき、業務・商業、居住などの都市的な土地利用への転換の取組が進められている。
- ・ 豊洲地区では、市場とその賑わい施設を中心とした食の提供などにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちを形成することが求められている。

(3) 美しいみなの形成にむけて

- ・ 首都圏の玄関口である東京港の港口に位置する「中央防波堤地区」は、「東京港第 7 次改訂港湾計画」において、『良好な景観を形成する区域』として定められ、良好な港湾景観を形成していくことが求められている。

※既定計画（中央防波堤地区：東京港景観ガイドライン）

- ・ 東京ベイエリアの魅力を高めるため、ベイエリア内で主要なネットワークを形成する臨港道路についても電線類地中化などによる景観向上が必要となっている。

(4) 新たなクルーズ振興

- ・ 近年、世界のクルーズ市場では、船舶の大型化、クルーズの大衆化という大きな傾向がある。特に、晴海客船ふ頭手前のレインボーブリッジ（海面からの高さ 52m）の下を通過できず、同ふ頭を利用できない大型クルーズ客船が近年増加していることから、H25 年 11 月、臨海副都心に大型クルーズ客船に対応可能な新客船埠頭を計画に位置づけた。

※既定計画（13 号地 A P 1：水深 11.5m 延長 430m）

- ・ 東京港が「首都の玄関口」として、国内外からさらに多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心の M I C E ・国際観光拠点化を推進するため、クルーズ客船の積極的な誘致施策が必要である。

2-2-2 海上交通ネットワーク

- ・ 海上バス等は、海上の公共交通機関として、平成 8 年 4 月 1 日から、都心に近い日の出頭を基点に、お台場海浜公園、東京ビッグサイト等を結んで海上交通のネットワークを形成している。
- ・ 観光と日常の足の両面から東京の魅力を高めるため、海上交通ネットワークの充実が必要である。

2-3 都市環境の変化と東京港の環境整備

2-3-1 都市環境の変化・生活と産業が近接した東京港

- ・ 港湾施設の沖合い展開に伴い、かつての主力埠頭でありその時代のニーズに合った生活や産業が営まれていた内港地区等では都市開発が進展し、昼間・夜間人口が急増。
- ・ このため、多様な人々が住み・働く、生活と産業が近接したエリアとして人とみなと、都市機能と港湾機能とが調和・結合したエリアマネジメントが求められている。

2-3-2 東京港の環境整備の状況

(1) 緑地の整備状況と今後の課題

- ・ 臨海部に存在する緑は都民・港湾利用者の憩いの場、また、自然環境を保全・再生し、様々な生物の生息環境の場として重要な環境資源となっている。
- ・ しかし、過去に整備された公園は「緑の量の確保」や「緩衝緑地」として位置づけられていた。
- ・ 時代のニーズに合わせた「緑の質の向上」が求められているため、立地エリアに応じた公園・緑地整備が必要となっている。

(2) 防護・環境・利用の調和の取れた海岸保全

- ・ 平成 11 年の海岸法一部改正により、これまでの「防護」に「環境」「利用」が加えられ、これら調和するように海岸の保全を推進することとなった。
- ・ 引き続き、防潮堤・内部護岸の整備・改修と併せて、より多くの都民や来訪者が水辺に親しめる魅力的な空間の形成が必要である。

(3) 都市環境問題への対応

- ・ 過密化した 23 区の内陸部に廃棄物処分場を確保することは困難であることから、東京の都市機能の維持・発展に不可欠な新海面処分場を着実に整備するとともに、現在の処分場を長期に渡って使用することが求められている。
- ・ 京都議定書、環境確保条例の CO2 排出量の削減義務への対応、水環境改善に向けた海域における環境対策の推進が求められている。

2-4 「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区

2-4-1 臨海地区におけるスポーツ環境

- ・ 臨海地区においては、有明コロシアムを中心とする有明テニスの森公園や東京辰巳国際水泳場、お台場ランニングコースなどのスポーツ施設が整備されている。
- ・ 今後も臨海副都心の発展に合わせてスポーツ施設を充実させることで、一大クラスターを形成し、「スポーツ都市東京」の実現に応じていくことが求められている。

2-5 東京港の防災対策

2-5-1 港湾施設の地震対策

- ・ 災害発生時における被災者の避難や緊急救援物資の輸送を行う耐震強化岸壁を整備するとともに、災害時においても首都圏の経済活動を停滞させないよう、コンテナ埠頭の耐震強化の推進が必要である。
- ・ 合わせて、緊急物資等の「保管・荷捌き」用として、各耐震強化岸壁の背後に、海上公園を基本としたオープンスペースの確保が必要である。

2-5-2 地震・津波・高潮対策

- ・ 東京港の防災対策は、伊勢湾台風による高潮被害や関東大震災等を教訓に、これまで、海岸保全施設の整備を着実に進め、近年においては、大きな被害が発生していない。
- ・ しかし、平成 23 年の東日本大震災を踏まえ、東京都防災会議が、これまでの被害想定を見直したことを受け、平成 24 年 12 月に見直しを行った、海岸保全施設の整備計画に基づき、耐震性のさらなる強化に取り組むことが必要である。

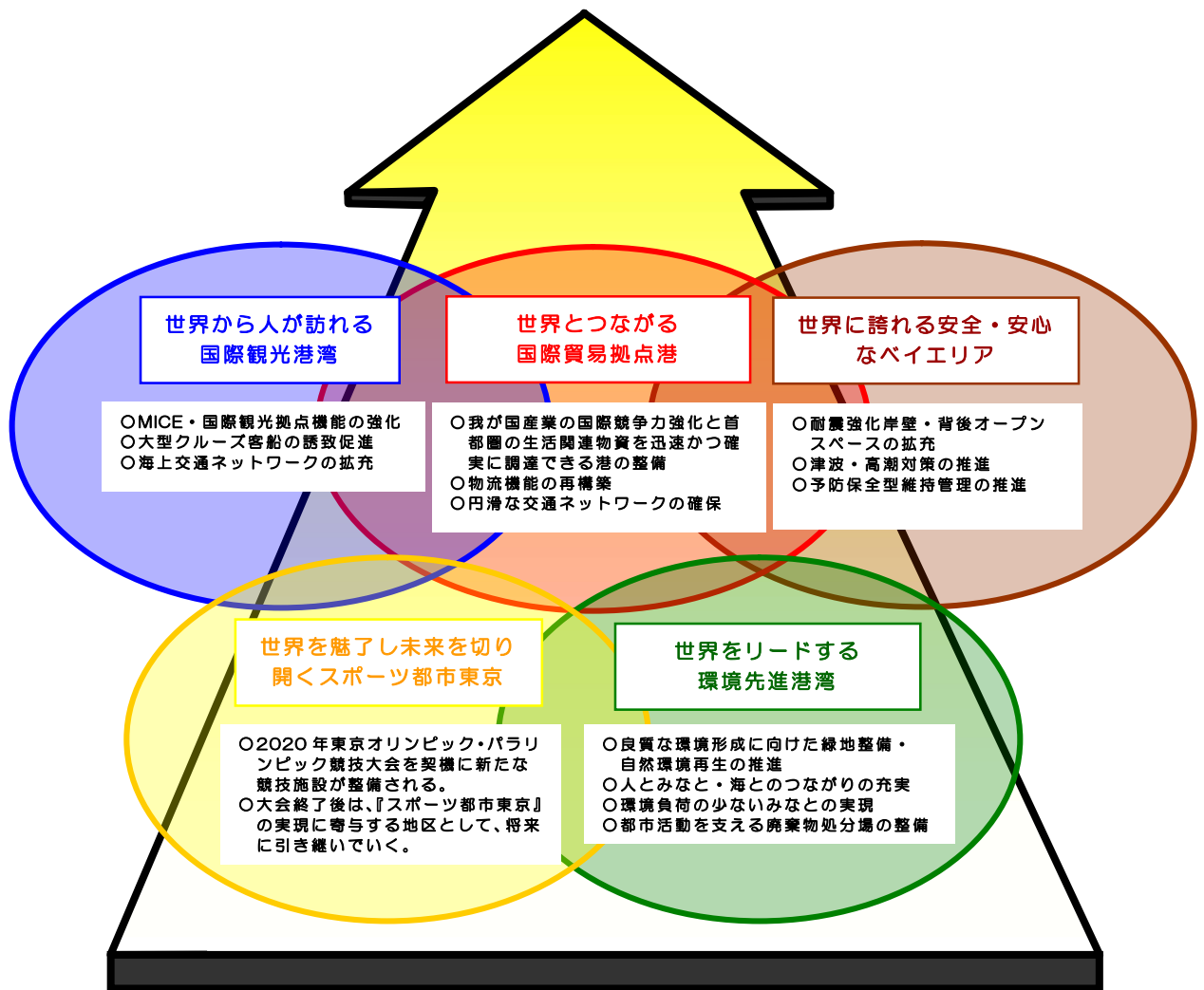
2-5-3 港湾施設の老朽化の現状

- ・ 東京港の港湾施設の多くが昭和 40 年代の高度経済成長期に整備されたため、施設の老朽化が進行している。引き続き、既存施設を適切に管理していくために、予防保全型維持管理を推進することが必要である。

2-6 東京港の目指すべき姿

東京港第8次改訂港湾計画では、東京港の港湾機能と都市機能を有機的に結合させ「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」を創造し、魅力ある国際港湾として東京港を世界へ発信していく。

世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造



2-7 目標年次

- ・ 目標年次は、概ね10年後の平成30年代後半とする。

3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

3-1 港湾計画の範囲

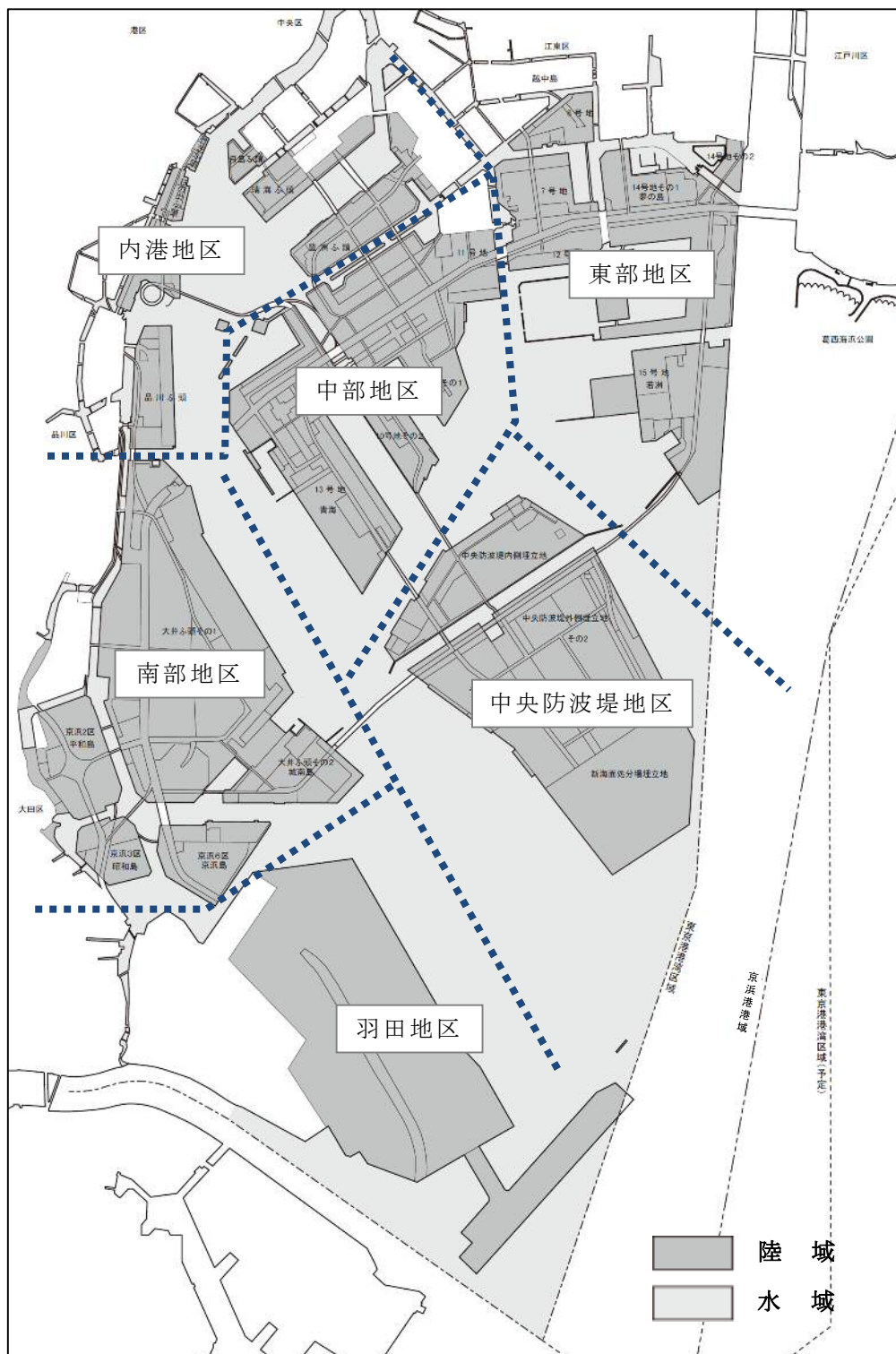


図 I - 3-1 港湾計画の範囲

3-2 東京港のゾーニング

【物流機能ゾーン】

ガントリークレーンによる荷役作業など、港湾を象徴するダイナミックな活動エリアであり、港湾施設及び物流施設の利用に供するゾーン

【都市機能ゾーン】

臨海副都心や豊洲・晴海、内陸部の運河筋など、業務・商業・居住機能に加え、新たに観光・交流の機能を発信するゾーン

【環境機能ゾーン】

人や生物にやさしい環境整備を図るとともに、人とみなと・海とのつながりを再生するゾーン

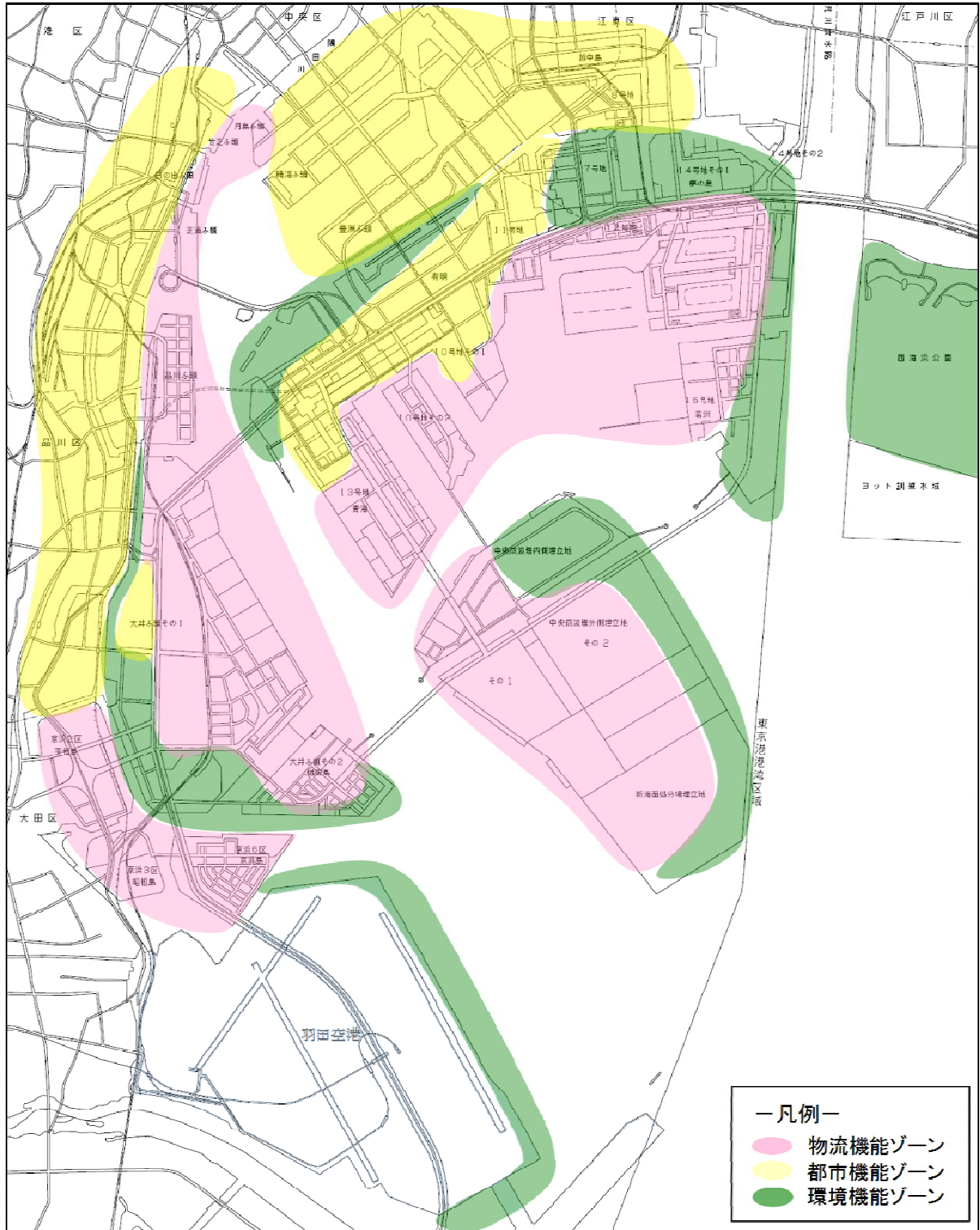


図 I - 3-2 東京港のゾーニング

II 港湾の能力に関する資料

目 次

II 港湾の能力に関する資料	II-1
1. 取扱貨物量	II-1
1-1 取扱貨物量の推移.....	II-1
1-2 取扱貨物量の設定.....	II-28
2. 入港最大標準船型	II-54
2-1 入港最大標準船型.....	II-54
2-2 船舶の利用状況.....	II-55
2-3 入港船舶隻数の推計.....	II-57
3. 港湾利用者数	II-60
3-1 港湾利用者数の設定の方針.....	II-60
3-2 港湾利用者数の設定.....	II-61

II 港湾の能力に関する資料

1. 取扱貨物量

港湾取扱貨物量実績の統計は平成24年まで整理されているが、目標年次における貨物取扱量の設定においては、各種統計データの揃う平成22年までの実績値を用いることとした。

1-1 取扱貨物量の推移

1-1-1 外内別・公専別取扱量の推移

外内別・公専別の取扱量の過去10年間の推移は、次のとおりである。
なお、推計値の算出方法は【1-2 取扱貨物量の設定】を参照

表Ⅱ-1-1 外内別・公専別取扱量の推移

外内別	種別	実績値										実績値(参考)		推計値
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H30代後半
外貿	公共	38,028	39,784	43,281	45,841	46,477	45,835	46,101	45,110	40,677	45,135	46,833	47,394	68,748
	コンテナ	34,746	37,111	40,189	42,972	43,281	42,987	43,421	42,782	38,228	42,819	44,695	45,302	66,234
	在来	3,282	2,673	3,092	2,869	3,197	2,848	2,680	2,328	2,449	2,316	2,138	2,091	2,513
	専用	36	26	48	113	32	23	10	9	7	15	8	6	15
内貿	公共	29,613	28,957	30,979	31,691	32,329	32,120	29,042	24,415	20,870	22,264	26,041	24,340	29,359
	ユニット	5,877	6,382	7,697	8,761	9,499	9,420	10,865	9,470	8,880	8,638	9,692	9,865	12,389
	在来	7,401	6,912	6,740	6,455	6,701	6,462	6,828	6,387	4,776	5,446	5,759	5,528	6,254
	国際フィーダー	435	468	477	576	448	538	715	1,187	983	1,123	1,100	1,168	3,659
	内航フェリー	15,900	15,195	16,066	15,899	15,681	15,699	10,634	7,370	6,231	7,057	9,491	7,779	7,057
専用	14,358	13,753	14,161	13,770	13,190	12,833	12,475	11,820	10,859	10,099	10,512	11,047	10,125	
合計		82,035	82,520	88,469	91,415	92,028	90,811	87,628	81,354	72,413	77,513	83,395	82,786	108,246
	外貿	38,064	39,810	43,329	45,954	46,509	45,858	46,112	45,119	40,684	45,150	46,841	47,399	68,763
	内貿	43,971	42,710	45,139	45,461	45,519	44,953	41,517	36,235	31,729	32,363	36,553	35,387	39,484

※後述する貨物量推計においては、内貿公共貨物量をユニット貨物と在来貨物の合計値として定義し、国際フィーダー貨物量と内航フェリー貨物量は別枠推計を行っている。

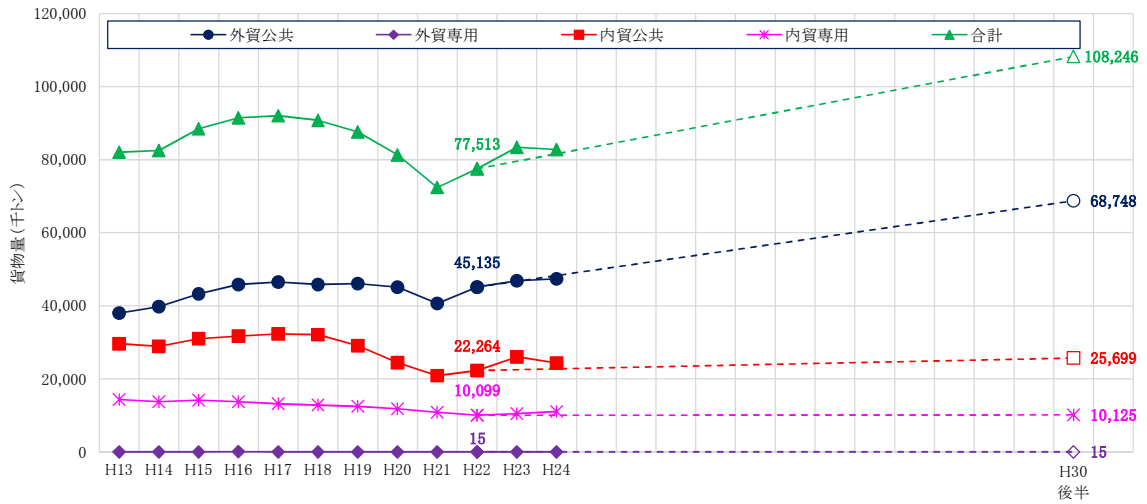


図 II - 1-1 取扱貨物量の推移

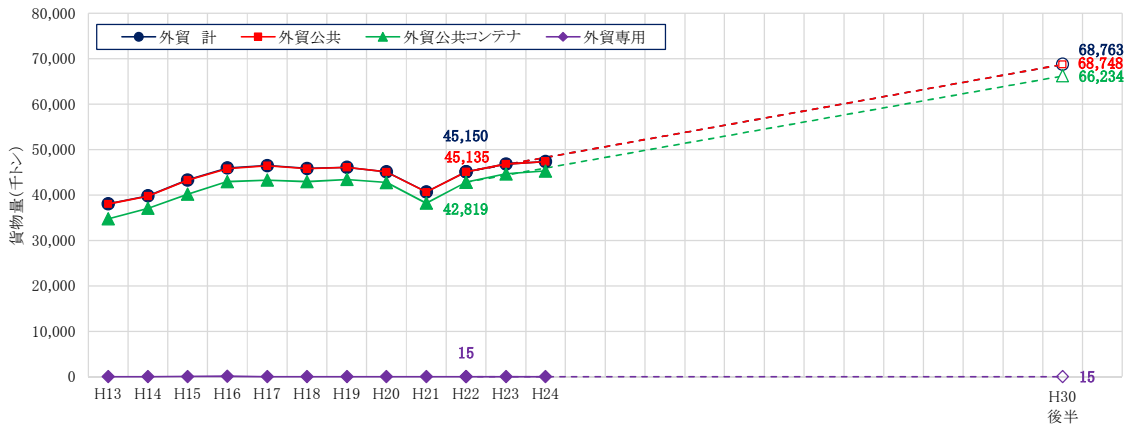


図 II - 1-2 取扱貨物量の推移 (外貿)

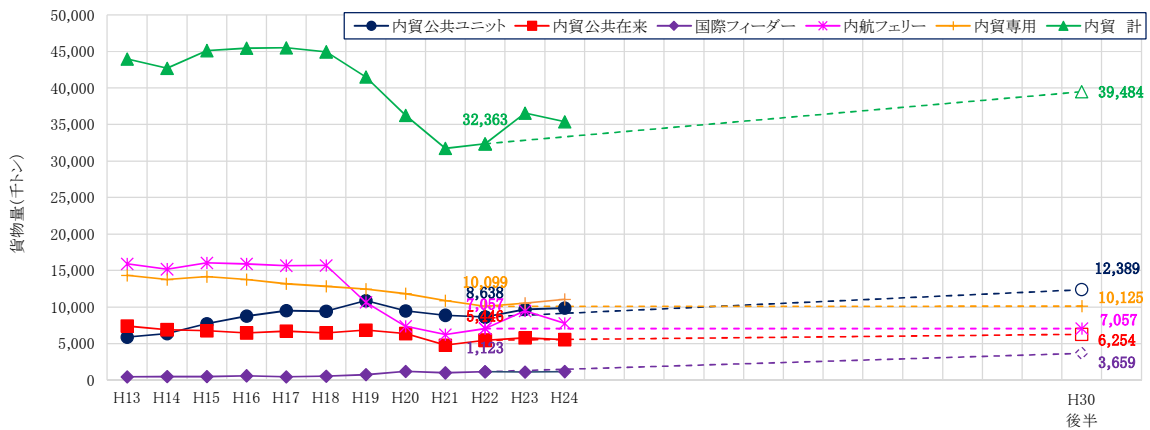


図 II - 1-3 取扱貨物量の推移 (内貿)

2) コンテナ取扱個数等の推移

外貿公共コンテナ貨物取扱個数等の過去10年の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-5 外貿公共コンテナ貨物取扱個数等の推移

区分	出入	実入・空別	実績値										実績値(参考)		推計値	
			H13 2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010	H23 2011	H24 2012		H30代 後半
外貿公共 コンテナ 貨物取扱 個数等	実入コンテナ トシ→TEU換算率 (トシ/TEU)	輸出	実入	19.0	18.0	17.9	17.1	16.4	15.1	15.3	12.9	13.1	13.3	13.3	13.3	13.1
		輸入	実入	14.9	14.5	14.4	14.3	13.6	13.5	13.6	15.1	14.7	14.5	14.5	14.4	14.8
		計	実入	16.3	15.8	15.6	15.3	14.6	14.1	14.2	14.4	14.2	14.1	14.2	14.1	14.1
空コンテナ比率(%)	輸出	空	38.6%	33.0%	35.5%	33.5%	35.3%	35.8%	35.6%	41.0%	43.9%	44.0%	50.8%	51.9%	38.3%	
		空	1.3%	1.3%	0.8%	2.3%	2.4%	1.8%	2.5%	1.9%	0.9%	1.0%	0.8%	0.6%	1.3%	
		計	18.3%	15.6%	16.4%	16.5%	17.6%	17.6%	17.8%	20.1%	20.6%	20.6%	23.9%	24.2%	18.5%	
コンテナ個数(千TEU)	輸出	実入	733	843	893	1,019	1,077	1,101	1,108	1,020	876	974	941	938	1,624	
		空	461	415	492	513	587	615	612	709	684	765	971	1,010	894	
		計	1,194	1,258	1,384	1,531	1,664	1,716	1,721	1,729	1,560	1,739	1,913	1,948	2,518	
	輸入	実入	1,395	1,507	1,678	1,785	1,886	1,945	1,949	1,959	1,823	2,057	2,213	2,372	3,049	
		空	18	19	13	41	47	35	50	39	16	20	18	15	34	
		計	1,413	1,526	1,690	1,827	1,934	1,980	2,000	1,998	1,839	2,078	2,231	2,387	3,083	
	計	実入	2,129	2,350	2,570	2,804	2,963	3,046	3,058	2,979	2,699	3,031	3,155	3,210	4,673	
		空	478	435	505	554	635	650	663	748	701	785	989	1,025	928	
		計	2,607	2,784	3,075	3,358	3,598	3,696	3,720	3,727	3,399	3,816	4,144	4,235	5,601	
	滞留コンテナ	個数	219	268	306	295	270	264	279	269	279	339	319	339	363	
シェア		8.4%	9.6%	10.0%	8.8%	7.5%	7.2%	7.5%	7.2%	8.2%	8.9%	7.7%	8.0%	7.2%		
コンテナ貨物量(千トン)	輸出	実入	13,947	15,188	15,998	17,448	17,607	16,645	16,929	13,148	11,446	12,926	12,504	12,491	21,436	
		輸入	20,799	21,923	24,190	25,524	25,673	26,343	26,492	29,634	26,782	29,893	32,191	32,811	44,799	
		計	34,746	37,111	40,189	42,972	43,281	42,987	43,421	42,782	38,228	42,819	44,695	45,302	66,234	

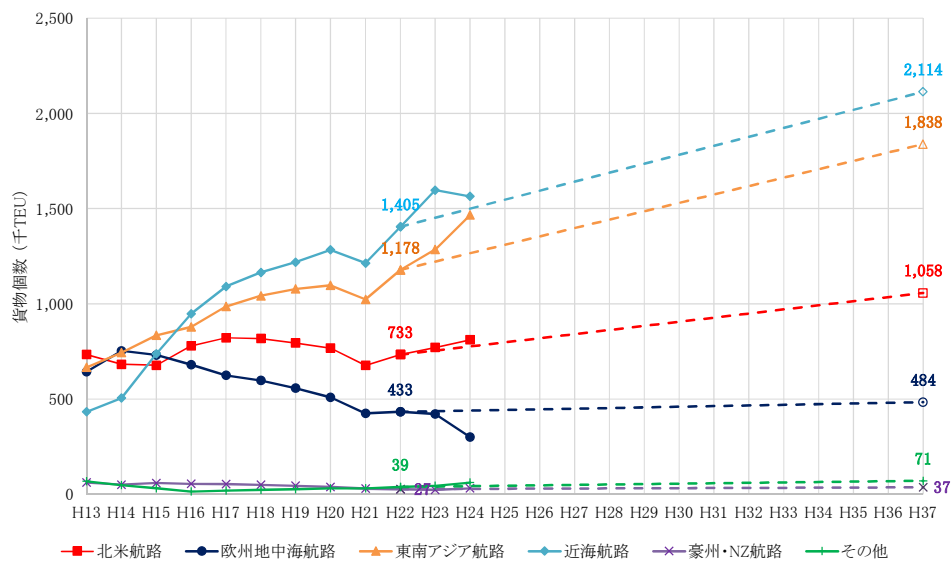
※(滞留コンテナ個数) = (輸入実入) - (輸出実入) + (輸入空コン) - (輸出空コン)

3) 航路方面別取扱量の推移

外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の過去10年の推移は、次のとおりである。なお、推計値の算出については、1-2-5 航路別外貿コンテナ取扱個数(TEU)の設定(Ⅱ-53)参照。

表Ⅱ-1-6 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移(TEU単位)

品目	出入	実績値										実績値(参考)		推計値
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H30代後半
主な長距離航路計	輸出	600	621	592	624	629	621	598	570	492	526	557	498	693
	輸入	778	816	818	837	819	794	754	708	610	640	636	614	848
	計	1,378	1,437	1,410	1,461	1,447	1,415	1,352	1,277	1,101	1,167	1,193	1,112	1,542
北米西岸航路	輸出	304	267	253	308	324	318	303	287	246	260	271	288	359
	輸入	340	328	326	399	407	393	371	347	297	310	306	330	440
	計	644	595	579	707	731	711	675	634	543	570	577	618	799
北米東岸航路	輸出	40	40	41	32	42	50	57	64	65	79	96	91	116
	輸入	50	48	58	40	49	57	63	69	69	84	97	103	143
	計	90	88	99	73	92	107	120	134	134	163	193	194	259
欧州・地中海航路	輸出	256	313	297	284	262	253	238	218	181	188	189	119	218
	輸入	387	441	435	397	362	344	319	291	243	246	233	181	266
	計	644	754	732	681	625	598	557	509	425	433	422	300	484
中・短距離その他の航路計	輸出	594	637	793	907	1,035	1,094	1,122	1,159	1,068	1,212	1,356	1,450	1,825
	輸入	636	711	872	990	1,115	1,186	1,246	1,291	1,230	1,437	1,595	1,673	2,234
	計	1,230	1,348	1,665	1,898	2,150	2,281	2,369	2,450	2,298	2,650	2,951	3,123	4,060
東南アジア航路	輸出	293	323	353	375	422	444	456	455	411	466	498	579	827
	輸入	373	422	482	505	564	599	622	643	613	712	787	887	1,012
	計	667	744	835	880	986	1,043	1,078	1,097	1,024	1,178	1,285	1,466	1,838
近海航路	輸出	242	274	402	504	582	619	635	675	632	718	828	826	950
	輸入	191	231	336	445	509	546	583	608	582	687	769	738	1,163
	計	433	505	738	949	1,091	1,164	1,219	1,284	1,213	1,405	1,597	1,564	2,114
豪州・NZ航路	輸出	28	22	27	24	24	22	20	18	14	13	13	19	17
	輸入	33	29	33	31	30	28	24	21	16	14	11	12	20
	計	61	51	60	55	54	50	44	38	30	27	24	31	37
その他航路	輸出	30	19	12	6	8	9	11	12	12	15	17	26	32
	輸入	38	29	21	9	12	14	17	19	19	24	28	36	39
	計	69	48	32	15	19	24	28	31	31	39	45	61	71
合計	輸出	1,194	1,258	1,384	1,531	1,664	1,716	1,721	1,729	1,560	1,739	1,913	1,948	2,519
	輸入	1,413	1,526	1,690	1,827	1,934	1,980	2,000	1,998	1,839	2,078	2,231	2,287	3,083
	計	2,607	2,784	3,075	3,358	3,598	3,696	3,720	3,727	3,399	3,816	4,144	4,235	5,601



図Ⅱ-1-4 外貿公共コンテナ貨物の航路別取扱量の推移

(5) 外貨専用貨物の品目別取扱量の推移

外貨専用貨物の品目別取扱量の過去10年の推移は、次のとおりである。
 なお、推計値の算出については、II-42 参照。

表 II - 1-8 外貨専用貨物の品目別取扱量の推移

品目	出入	実績値										実績値(参考)			推計値
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H30代後半	
農水産品	米穀類 輸出														
	米穀類 輸入計														
	野菜・果物 輸出					71									
	野菜・果物 輸入計					71									
農水産品	水産品 輸出														
	水産品 輸入計														
	その他 輸出														
	その他 輸入計														
林産品	原木 輸出														
	原木 輸入計														
	製材 輸出														
林産品	製材 輸入計														
	その他 輸出														
	その他 輸入計														
	その他 輸出														
鉱産品	石炭 輸出														
	石炭 輸入計														
	砂利・砂 輸出														
	砂利・砂 輸入計														
鉱産品	原油 輸出														
	原油 輸入計														
	その他 輸出														
	その他 輸入計														
金属機械工業品	鉄鋼 輸出	1										3		3	
	鉄鋼 輸入計	25	2	19	26	27	16	4				10	6	10	
	鉄鋼 計	27	2	19	26	27	16	4				14	6	14	
	非鉄金属 輸出				0										
金属機械工業品	非鉄金属 輸入計	1	13	20	11	3	6	7	9	7	1	2		1	
	非鉄金属 計	1	13	20	11	3	6	7	9	7	1	2		1	
	輸送機械(フェリー除) 輸出														
	輸送機械(フェリー除) 輸入計														
金属機械工業品	その他 輸出					1									
	その他 輸入計		4	2		1									
	その他 計		4	2		1									
	その他 輸出														
化学工業品	石油類 輸出				0										
	石油類 輸入計				0										
	石油類 計				0										
化学工業品	セメント 輸出														
	セメント 輸入計														
	セメント 計														
化学工業品	その他 輸出														
	その他 輸入計														
	その他 計														
軽工業品	紙・パルプ 輸出														
	紙・パルプ 輸入計														
	紙・パルプ 計														
軽工業品	砂糖 輸出														
	砂糖 輸入計														
	砂糖 計														
軽工業品	その他 輸出														
	その他 輸入計														
	その他 計														
雑工業品	雑工業品 輸出														
	雑工業品 輸入計														
	雑工業品 計														
特殊品	金属くず 輸出	9	7	5	5		2								
	金属くず 輸入計	9	7	2	7		5								
	金属くず 計	9	7	7	12		7								
	廃棄物(廃土砂) 輸出														
特殊品	廃棄物(廃土砂) 輸入計														
	取合せ品 輸出														
	取合せ品 輸入計														
	取合せ品 計														
特殊品	その他 輸出														
	その他 輸入計														
合計(ベース貨物)	輸出	10	7	5	5		2					3		3	
	輸入計	26	19	43	108	32	21	10	9	7	11	8	6	11	
合計(ベース貨物)	計	36	26	48	113	32	23	10	9	7	15	8	6	15	

(4) 内貿フェリー貨物取扱量の推移

内貿フェリー貨物の取扱量の過去10年の推移は、次のとおりである。
 なお、推計値の算出については、II-49 参照。

表 II - 1-14 内貿フェリー貨物量の推移

品目	出入	実績値										実績値(参考)			推計値
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H30代後半	
フェリー	移出	8,196	8,052	8,451	8,250	8,079	8,068	5,620	3,832	3,191	3,604	4,844	3,941	3,604	
	移入	7,704	7,143	7,615	7,649	7,602	7,632	5,013	3,538	3,040	3,453	4,647	3,838	3,453	
	計	15,900	15,195	16,066	15,899	15,681	15,699	10,634	7,370	6,231	7,057	9,491	7,779	7,057	

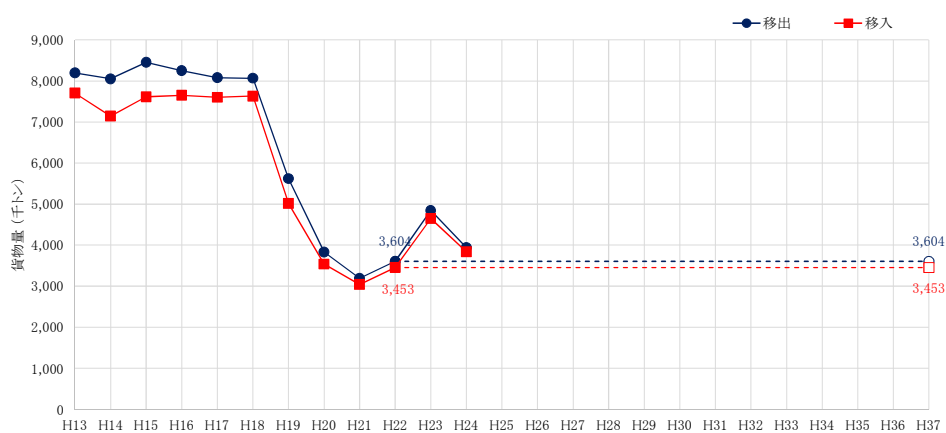


図 II - 1-5 内貿フェリー貨物取扱量の推移

(6) 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

内貿専用貨物の品目別取扱量の過去10年の推移は、次のとおりである。
なお、推計値の算出については、II-52 参照。

表 II - 1-16 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

品目		実績値										実績値(参考)			推計値	
		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H30代後半		
農水産品	米穀類	移出														
	移入	5														
	計	5														
	移出															
林産品	原木	移出														
	移入															
	計															
	移出															
鉱産品	砂利・砂	移出	144			6	28	52	22	51	34	45	3			45
	移入	5,066	4,463	4,202	4,500	4,136	4,092	3,697	3,359	3,738	3,151	3,275	3,294	3,151		
	計	5,210	4,463	4,202	4,506	4,164	4,144	3,719	3,409	3,772	3,196	3,278	3,294	3,196		
	移出															
金属機械工業品	鉄鋼	移出	69	15		0	5	3	8	1	0	8				8
	移入	1,215	1,086	1,094	893	893	929	1,027	1,009	597	838	807	820	838		
	計	1,284	1,100	1,094	894	897	932	1,035	1,011	598	846	807	820	846		
	移出					1	5	8								0
軽工業品	紙・パルプ	移出														
	移入															
	計															
	移出															
雑工業品	金属くず	移出				0	4	2	1	1	1	0	1	0	0	0
	移入				0	4	2	1	1	1	1	0	1	0	0	0
	計				0	4	2	1	1	1	1	0	1	0	0	0
	移出															
特殊品	廃棄物(廃土砂)	移出			4	1										
	移入				2	0	0	0								
	計			4	2	0	0	0								
	移出							3	0			1				1
分類不能のもの	取合せ品	移出	1				0									
	移入	1				0	3	0			1					1
	計	1				0	3	0			1					1
	移出						3	3	24	27	21	6	2	0	6	
合計(ベース貨物)	移出	714	511	493	477	504	521	413	391	303	254	202	216	254		
	移入	13,644	13,242	13,667	13,293	12,686	12,312	12,062	11,430	10,557	9,845	10,310	10,832	9,871		
	計	14,358	13,753	14,161	13,770	13,190	12,833	12,475	11,820	10,859	10,099	10,512	11,047	10,125		
	移出															

1-1-4 定期航路の現況等

(1) 外貨コンテナ定期航路

外貨コンテナ定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

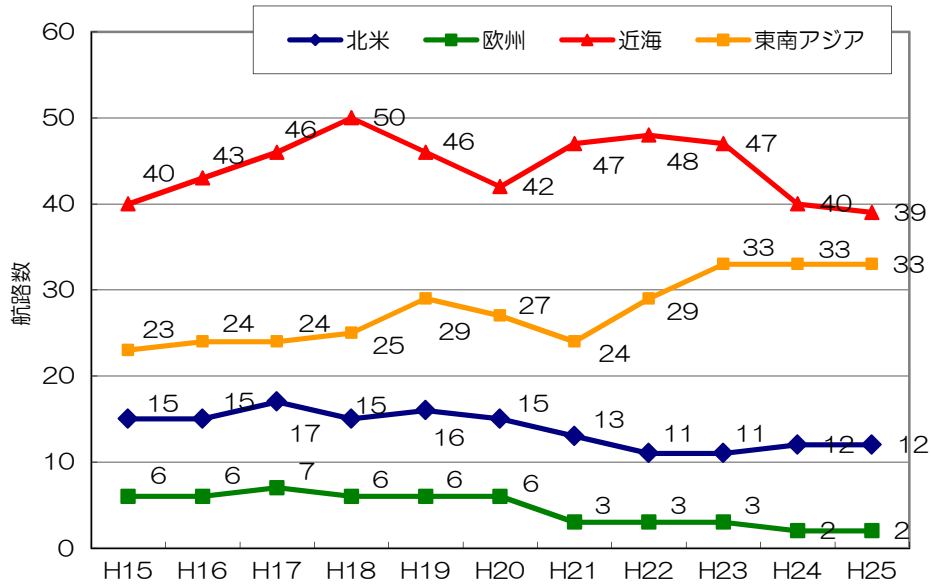


図 II - 1-6 東京港の外貨コンテナ定期航路数の推移

※近海航路：中国、韓国、香港、台湾の港湾のみに寄港する航路
 ※東南アジア航路：近海航路を除くアジア諸国の港湾に寄港する航路

1) 北米航路

表 II - 1-17 (1) 外貿コンテナ定期航路 (北米航路) の概要

●北米航路

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
APL Hyundai 商船三井	レムチャパン/カイメツプ/香港/塩田 /ロサンゼルス/オークランド/シアトル /バンクーバー/東京/神戸/塩田/ 香港/レムチャパン	8隻 56日ラウンド (火、ウィーク リー)	MOL MANEUVER	6,724	79,423	大井 O3/4
			MOL MODERN	6,724	79,283	
			MOL MOTIVATOR	6,724	79,278	
			MOL MISSION	6,200	79,491	
			MOL MAGNIFICENCE	6,724	79,417	
			MOL MAJESTY	6,724	79,443	
			MOL MATRIX	6,724	79,312	
			MOL MARVEL	6,724	79,460	
APL Hyundai 商船三井	赤湾/香港/高雄/釜山/神戸/東京/ バルボア/マンザニーロ デ パナマ/マ イアミ/ジャクソンビル/サバンナ/ チャールストン/ニューヨーク/アント ワープ/フェリックスストウ/ブレマ ハーフェン/ロッテルダム/ルアーブル /ニューヨーク/ノーフォーク/チャ ールストン/マンザニーロ デ パナマ/ロ サンゼルス/オークランド/東京/神戸/ 赤湾	13隻 91日ラウンド (土、月、ウィ ークリー)	APL ARABIA	4,890	66,895	大井 O3/4
			APL EGYPT	4,890	66,922	
			APL MALAYSIA	4,890	66,910	
			APL JADE	4,729	66,647	
			MOL EFFICIENCY	4,646	63,160	
			MOL ENCORE	4,578	61,441	
			MOL ENDEAVOR	4,578	61,441	
			MOL ENDURANCE	4,578	61,441	
			MOL EXPEDITOR	4,646	63,098	
			MOL EXPRESS	4,646	63,046	
			APL GARNET	4,729	66,618	
			APL SARDONYX	4,729	65,598	
			MOL ENDOWMENT	4,800	62,949	
			Evergreen [CSCL]	釜山/青島/上海/寧波/東京/ CCT / チャールストン/ノーフォーク/ニュー ヨーク/ CCT /ロサンゼルス/オークラ ンド/東京/釜山	9隻 63日ラウンド (金、火、ウィ ークリー)	
EVER REACH	4,229	57,904				
EVER REFINE	4,229	58,912				
EVER REWARD	4,229	58,912				
SUN RIGHT	4,229	57,904				
SUN ROUND	4,229	57,904				
SUN ROAD	4,229	57,904				
EVER RESPECT	4,229	58,912				
EVER RADIANT	4,229	58,912				
Evergreen	地中海/タンジュンペラバス/高雄/香 港/塩田/上海/寧波/タコマ/バン クーバー/東京/大阪/釜山/青島/上 海/寧波/高雄/香港/塩田/タンジュ ンペラバス/地中海	14隻 98日ラウンド (水、ウィーク リー)				EVER UBERTY
			EVER ULTRA	5,364	63,388	
			EVER UNIFIC	5,652	63,180	
			EVER UNISON	5,364	63,388	
			EVER UNITED	5,364	63,309	
			EVER URBAN	5,652	63,120	
			EVER USEFUL	5,652	63,197	
			EVER ETHIC	6,332	75,898	
			EVER EXCEL	6,332	75,898	
			EVER ULYSSES	5,652	63,045	
			EVER UNICORN	5,652	63,400	
			EVER UNITY	5,652	63,216	
			ITAL UNIVERSO	5,652	63,074	
			ITAL USODIMARE	5,652	63,388	
			A VESSEL			

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

表Ⅱ- 1-17 (2) 外貿コンテナ定期航路 (北米航路) の概要

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル				
			船 名	TEU	DWT					
Hanjin [COSCO Evergreen 日本郵船]	高雄/塩田/上海/釜山/ロングビーチ /オークランド/シアトル/東京/大阪 /高雄	6隻 42日ラウンド (火、ウィーク リー)	HANJIN TURKEY	3,600	45,542	青海 A3				
			HANJIN ARGENTINA	3,600	45,542					
			HANJIN INDONESIA	3,600	45,542					
			HANJIN MEXICO	3,600	45,542					
			HANJIN ALGECIRAS	3,398	44,144					
Hanjin Hapag Lloyd 日本郵船 OOCL	神戸/名古屋/東京/仙台/ロサンゼルス /オークランド/東京/名古屋/神戸	5隻 35日ラウンド (土、日、ウィーク リー)	SPRING R	3,586	46,230	大井 O6/7				
			HANJIN CONSTANTZA	3,398	44,012					
			WILLIAM SHAKESPEARE	3,398	44,022					
			RIO DE JANEIRO EXPRESS	4,248	50,500					
			ADELHEID-S.	3,398	44,053					
Hapag Lloyd 日本郵船 OOCL	高雄/塩田/上海/神戸/名古屋/東京 /タコマ/オークランド/ロサンゼルス /マンザニーロ デ パナマ/サバンナ /ノーフォーク/ニューヨーク/ハリ ファックス/アントワープ/テムズボ ート/ハンブルグ/ロッテルダム/ハリ ファックス/ニューヨーク/ノーフォ ーク/サバンナ/マンザニーロ デ パナマ/ ロサンゼルス/オークランド/横浜/神 戸/高雄	15隻 107日ラウンド (木、ウィーク リー)	DALLAS EXPRESS	4,890	67,145	大井 O6/7				
			SEOUL EXPRESS	4,890	66,971					
			DRESDEN EXPRESS	4,639	67,618					
			DUESSELDORF EXPRESS	4,612	66,525					
			KIEL EXPRESS	4,639	67,686					
			HOECHST EXPRESS	4,639	67,684					
			KOBE EXPRESS	4,612	66,771					
			OAKLAND EXPRESS	4,873	66,781					
			LONDON EXPRESS	4,612	66,577					
			HALIFAX EXPRESS	4,843	66,818					
			PARIS EXPRESS	4,639	65,815					
			ROTTERDAM EXPRESS	4,890	66,975					
			STUTTGAERT EXPRESS	4,639	67,680					
			TOKYO EXPRESS	4,890	67,145					
			BOSTON EXPRESS	4,639	67,680					
			Hapag Lloyd 日本郵船 OOCL Zim	寧波/上海 (洋山) /青島/釜山/バン クーバー/タコマ/バンクーバー/東京 /名古屋/神戸/釜山/寧波	6隻 42日ラウンド (月/火、 ウィークリー)		VIENNA EXPRESS	8,749	103,648	大井 O6/7
							KYOTO EXPRESS	8,749	103,800	
OSAKA EXPRESS	8,749	103,800								
HANOVER EXPRESS	8,749	103,800								
PRAGUE EXPRESS	8,749	104,015								
川崎汽船 商船三井 [COSCO Hanjin Hyundai Yang Ming]	高雄/厦門/香港/塩田/名古屋/東京 /タコマ/バンクーバー/東京/名古屋 /神戸/高雄	6隻 42日ラウンド (木/金、火/ 水、ウィーク リー)	AKINADO EBIDFJ	5,610	71,366	大井 O1/2				
			CHICAGO BRIDGE	5,896	67,170					
			CHISWICK BRIDGE	5,610	71,362					
			GRANVILLE BRIDGE	5,642	71,326					
			GLEN CANYON BRIDGE	5,642	71,291					
			TSING MA BRIDGE	5,610	71,310					
川崎汽船 商船三井 [APL COSCO Evergreen Hanjin Hyundai Yang Ming]	神戸/名古屋/清水/東京/ロングビ ーチ/ロサンゼルス/オークランド/東京 /神戸	5隻 35日ラウンド (土、月、ウィ ークリー)	VERRAZANO BRIDGE	4,014	65,038	大井 O1/2				
			VIRGINIA BRIDGE	4,014	64,990					
			MOL EXPLORER	4,803	62,958	大井 O3/4				
			MOL EXPERIENCE	4,803	62,953					
川崎汽船 Yang Ming [COSCO Hanjin PIL Wan Hai]	香港/塩田/厦門/ロングビーチ/オー クランド/東京/名古屋/香港	7隻 49日ラウンド (日/月、 ウィークリー)	BAI CHAY BRIDGE	4,432	52,452	大井 O1/2				
			BRUSSELS BRIDGE	4,434	52,452					
			BROOKLYN BRIDGE	4,432	52,055					
			BAY BRIDGE	4,432	52,118					
			BANGKOK BRIDGE	4,432	52,089					
			BALTIMORE BRIDGE	4,432	52,184					
			BEAR MOUNTAIN BRIDGE	4,434	52,118					
WESTWOOD	大阪/名古屋/清水/東京/シアトル/ バンクーバー (a) /※ロングビュー/※シアトル/※ ポートランド/ひたちなか/清水/※横 浜/※東京/釜山/大阪 (b) /シアトル/吉小牧/釜山/大阪 (a) (b) を交互に運航	7隻 49日ラウンド (木、ウィ ークリー)	WESTWOOD CASCADE	2,169	30,135	青海公共				
			WESTWOOD PACIFIC	2,169	30,007					
			WESTWOOD DISCOVERY	2,169	30,007					
			WESTWOOD COLUMBIA	2,048	44,851					
			WESTWOOD OLYMPIA	2,048	44,766					
			WESTWOOD RAINIER	2,048	44,759					
WESTWOOD VICTORIA	2,048	44,851								

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋 (平成25年7月1日時点)

2) 欧州航路

表Ⅱ- 1-18 外貿コンテナ定期航路（欧州航路）の概要

●欧州航路

運航社 〔スペースチャーター〕	寄 港 地	配船数 〔配船間隔〕	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
APL Hapag Lloyd Hyundai 商船三井 日本郵船 OOCL	神戸/名古屋/清水/東京/香港/カイ メップ/シンガポール/ジェッタ/ロッ テルダム/ハンブルク/サザンプトン/ ルアーブル/シンガポール/香港/神戸	11隻 77日ラウンド (水/金、 ウィークリー)	MOL COMFORT	8,600	90,613	大井 O3/4
			MOL CREATION	8,110	90,678	
			MOL CHARISMA	8,110	90,630	
			MOL COMPETENCE	8,110	90,613	大井 O6/7
			MOL COURAGE	8,600	90,634	
			NYK OCEANUS	9,120	99,563	
			NYK VEGA	9,012	103,310	
			NYK VESTA	9,012	103,260	
			NYK VENUS	9,012	103,207	
			NYK OLYMPUS	8,628	99,563	
			NYK ALTAIR	10,000	89,692	
Evergreen Hanjin 〔商船三井〕 〔Yang Ming〕	北米/東京/大阪/釜山/青島/上海/ 寧波/高雄/蛇口/塩田/タンジュンペ ラバス/コロンボ/アシュドット/アレ クサンドリア/ターラント/コベル/リ エカ/トリエステ/ターラント/コロ ンボ/タンジュンペラバス/高雄/香港/ 塩田/上海/寧波/北米	14隻 98日ラウンド (水、ウィーク リー)	EVER UBERTY	5,652	63,216	青海 A4
			EVER ULTRA	5,364	63,388	
			EVER UNIFIC	5,652	63,180	
			EVER UNISON	5,364	63,388	
			EVER UNITED	5,364	63,309	
			EVER URBAN	5,652	63,120	
			EVER USEFUL	5,652	63,197	
			EVER ETHIC	6,332	75,898	
			EVER EXCEL	6,332	75,898	
			EVER ULYSSES	5,652	63,045	
			EVER UNICORN	5,652	63,400	
			ITAL UNIVERSO	5,652	63,074	
			ITAL USODIMARE	5,652	63,388	
			A VESSEL			

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

3) ニュージーランド航路

表Ⅱ- 1-19 外貿コンテナ定期航路（NZ航路）の概要

●ニュージーランド航路

運航社 〔スペースチャーター〕	寄 港 地	配船数 〔配船間隔〕	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
COSCO Hamburg Sud Hapag Lloyd 商船三井 日本郵船	東京/神戸/釜山/上海/塩田/香港/ ブリスベン/オークランド (NZ) /リッ テルトン/ネピア/タウランガ/東京	6隻 42日ラウンド (火/水、 ウィークリー)	NYK GALAXY	4,298	53,704	大井 O6/7
			AGLAIA	4,250	52,788	
			CAP CAMPBELL		51,599	青海 A4
			CAP MANUEL	3,534	42,045	
			JPO TUCANA	4,250	52,788	大井 O3/4
			MOL DELIGHT	4,250	50,800	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

4) 南米西岸航路

表Ⅱ- 1-20 外貿コンテナ定期航路（南米西岸航路）の概要

●南米西岸航路

運航社 〔スペースチャーター〕	寄 港 地	配船数 〔配船間隔〕	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
川崎汽船 商船三井 日本郵船 〔Hapag Lloyd〕	基隆/香港/大鑊湾/厦門/上海/寧波/ 釜山/マンザニーロ (メキシコ) /カ ラオ/イキケ/バルパライソ/リルケン /カラオ/マンザニーロ (メキシコ) / 東京/基隆	11隻 77日ラウンド (日/月、 ウィークリー)	SAN FRANCISCO BRIDGE	6,400	72,890	大井 O1/2
			SEATTLE BRIDGE	6,400	72,890	
			SAN DIEGO BRIDGE	6,400	72,912	
			MOL PACE	6,350	72,968	大井 O3/4
			MOL PROSPERITY	6,350	72,968	
			MOL PRECISION	6,350	73,063	
			NYK APHRODITE	6,492	81,171	大井 O6/7
			NYK AQUARIUS	6,492	81,171	
			NYK LODESTAR	6,178	77,900	
			NYK LYNX	6,178	77,950	
NYK LYRA	6,178	77,950				

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

5) アジア航路

表Ⅱ-1-21(1) 外貿コンテナ定期航路(アジア航路)の概要

●アジア航路

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
APL [Hanjin] [商船三井]	東京/横浜/名古屋/神戸/赤湾/香港/レムチャパン/ホーチミンシティ/高雄/東京	3隻 21日ラウンド (日/月、 ウィークリー)	APL PUSAN	2,478	34,133	青海公共
			APL CAIRO	2,478	34,133	
			APL JEDDAH	2,478	34,183	
Cheng Lie Yang Ming [Evergreen]	東京/横浜/名古屋/神戸/大阪/基隆/高雄/香港/レムチャパン/バンコク/レムチャパン/ホーチミンシティ/香港/高雄/台中/基隆/東京	4隻 28日ラウンド (木/金、 ウィークリー)	YM PEOPLE	1,620	22,052	青海公共
			YM IMPROVEMENT	1,549	22,072	
			MAERSK WELLINGTON	1,700	21,419	
			PELICAN	1,809	21,500	
Cheng Lie Yang Ming Evergreen [インターエイシアライン T.S.Lines]	東京/横浜/名古屋/大阪/神戸/基隆/台中/高雄/香港/レムチャパン/バンコク/レムチャパン/香港/高雄/基隆/東京	4隻 28日ラウンド (火、ウィーク リー)	TZINI	1,756	24,122	品川公共
			KUO CHIA	1,295	18,622	
			KUO WEI	1,295	18,580	
			HANSA LUDWIGSBURG	1,740	23,305	
CSCL Gold Star	東京/横浜/名古屋/釜山/上海/香港/蛇口/レムチャパン/南砂/香港/蛇口/廈門/東京	4隻 28日ラウンド (水、ウィーク リー)	CSCL CALLAO	2,546	34,194	青海公共
			CSCL MONTEVIDEO	2,546	34,194	
			CSCL SANTIAGO	2,546	33,725	
			CHINA STAR	3,352	47,230	
Evergreen	東京/横浜/清水/名古屋/四日市/台中/高雄/香港/ホーチミンシティ/香港/蛇口/香港/東京	3隻 21日ラウンド (木/金、 ウィークリー)	EVER PRIDE	1,618	19,309	青海A4
			EVER PEACE	1,618	19,309	
			UNI-PRUDENT	1,618	19,309	
Evergreen [Yang Ming]	東京/横浜/名古屋/四日市/台北/台中/高雄/シンガポール/ポートケラン/ペナン/タンジュンペラバス/クアタタン/香港/高雄/台中/台北/東京	4隻 28日ラウンド (月/火、 ウィークリー)	GLORY	2,080	30,447	青海A4
			EVER POWER	1,618	19,309	
			UNI-PROSPER	1,618	19,309	
			VNL RUBY	1,794	25,795	
Evergreen Wan Hai [COSCO インターエイシアライン Yang Ming]	大阪/神戸/清水/横浜/東京/台北/台中/香港/蛇口/北マニラ/南マニラ/蛇口/廈門/大阪	3隻 21日ラウンド (土/日、 ウィークリー)	WAN HAI 265	1,675	23,643	大井O5
			WAN HAI 267	1,675	23,623	
			UNI-PACIFIC	1,618	19,309	青海A4
Hyundai 日本郵船 SPIC [Evergreen]	神戸/大阪/名古屋/東京/横浜/レムチャパン/バンコク/レムチャパン/ホーチミンシティ/神戸	3隻 21日ラウンド (金/土、 ウィークリー)	RATANA THIDA	1,228	18,196	大井O6/7
			SATSUKI	1,177	17,705	
			SUZURAN	1,177	17,704	
インターエイシアライン Wan Hai [CMA CGM OOCL]	東京/横浜/上海/香港/ダナン/カトライ/香港/蛇口/廈門/東京	3隻 21日ラウンド (木/金、 ウィークリー)	WAN HAI 232	1,660	21,008	大井O5
			WAN HAI 263	1,675	23,635	
			WAN HAI 271	1,805	21,650	
インターエイシアライン Wan Hai [Evergreen Hamburg Sud]	東京/横浜/名古屋/香港/バンコク/レムチャパン/香港/蛇口/東京	3隻 21日ラウンド (月、ウィーク リー)	HORAI BRIDGE	1,708	21,922	大井O5
			WAN HAI 272	1,805	21,650	
			WAN HAI 275	1,549	21,650	
インターエイシアライン Wan Hai	東京/横浜/名古屋/神戸/香港/蛇口/ポートケラン/香港/東京	3隻 21日ラウンド (火/水、 ウィークリー)	WAN HAI 313	2,646	32,937	大井O5
			WAN HAI 311	2,646	32,937	
			WAN HAI 317	2,646	33,055	
川崎汽船 [SITC]	清水/東京/横浜/名古屋/大阪/神戸/レムチャパン/バンコク/レムチャパン/ホーチミンシティ/清水	3隻 21日ラウンド (水、ウィーク リー)	AYUTTHAYA BRIDGE	1,708	21,992	大井O1/2
			ANDERSON BRIDGE	1,708	21,972	
			JAKARTA BRIDGE	1,708	21,956	
川崎汽船 日本郵船 [Hanjin Samudera]	東京/川崎/横浜/清水/四日市/名古屋/神戸/マニラ/シンガポール/ポートケラン/ジャカルタ/シンガポール/香港/東京	4隻 28日ラウンド (水/木、 ウィークリー)	CALICANTO BRIDGE	2,546	34,195	大井O1/2
			NYK MARIA	2,664	34,558	
			ACX PEARL	2,858	39,580	大井O6/7
			ACX CRYSTAL	2,846	39,565	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋(平成25年7月1日時点)

表 II - 1-21 (2) 外貨コンテナ定期航路 (アジア航路) の概要

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
川崎汽船 日本郵船 [Hanjin Samudera]	大阪/名古屋/清水/東京/横浜/御前崎/シンガポール/ジャカルタ/シンガポール/マニラ/大阪	4隻 28日ラウンド (土/日、 ウィークリー)	NYK PAULA	2,664	34,532	大井 O6/7
			NYK DANIELLA	2,846	34,536	
			ARICA BRIDGE	2,450	32,997	大井 O1/2
			LOS ANDES BRIDGE	2,450	33,003	
川崎汽船 SITC	東京/横浜/ひたちなか/上海/寧波/ホーチミンシティ/バンコク/レムチャパン/北マニラ/南マニラ/上海/東京	4隻 28日ラウンド (月、ウィークリー)	CAPE FALCON	1,221	16,421	大井 O1/2
			ASIAN GYRO	1,098	18,069	
			CAPE FRASER	1,221	16,403	
			SITC HAKATA	1,098	18,069	
MCC Transport OOCL [Evergreen Gold Star]	東京/横浜/名古屋/高雄/香港/塩田/タンジュンペラバス/シンガポール/ジャカルタ/タンジュンペラバス/シンガポール/レムチャパン/香港/廈門/東京	5隻 35日ラウンド (水/木、 ウィークリー)	SFL TIGER	2,824	39,266	大井 O3/4
			HEIKE P	2,732	39,128	
			SATTHA BHUM	2,732	38,948	
			LIWIA P	2,732	39,128	
商船三井 [Hapag Lloyd インターエイシアライン OOCL RCL Wan Hai]	東京/横浜/名古屋/神戸/香港/シンガポール/ポートケラン/シンガポール/大釜湾/香港/東京	3隻 21日ラウンド (月/火、 ウィークリー)	MOL EMISSARY	5,041	67,000	大井 O3/4
			MOL EMPIRE	5,041	67,000	
			MOL EMERALD	5,041	67,518	
商船三井 [インターエイシアライン Wan Hai]	大阪/四日市/横浜/東京/香港/シンガポール/ポートケラン/ジャカルタ/ポートケラン/シンガポール/カイメツブ/香港/大阪	4隻 28日ラウンド (木/金、 ウィークリー)	MOL DAWN	4,252	52,146	大井 O3/4
			MOL DAYLIGHT	4,252	52,146	
			MOL DEDICATION	4,250	50,596	
			MOL DOMINANCE	4,250	50,595	
商船三井 [Cheng Lie Evergreen Heung-A]	東京/横浜/清水/四日市/名古屋/釜山/レムチャパン/マニラ/東京	3隻 21日ラウンド (土/日、 ウィークリー)	MOL SPARKLE	2,553	33,541	大井 O3/4
			MOL SEABREEZE	2,483	33,508	
			MOL SUCCESS	2,483	33,543	
日本郵船 [SPIC]	東京/清水/名古屋/神戸/ホーチミンシティ/レムチャパン/ホーチミンシティ/東京	3隻 42日ラウンド (水、ウィークリー)	ACX MARGUERITE	1,613	24,386	大井 O6/7
			IGA	1,613	24,376	
			IMARI	1,613	24,376	
日本郵船 [Cheng Lie KL]	東京/横浜/清水/名古屋/神戸/釜山/光陽/基隆/高雄/ハイフォン/廈門/基隆/東京	3隻 21日ラウンド (火/水、ウィークリー)	SANUKI	1,157	17,182	大井 O6/7
			SOGA	1,157	17,224	
			SUMIRE	1,177	17,732	
OOCL	東京/横浜/名古屋/神戸/大阪/高雄/香港/シンガポール/蛇口/香港/東京	3隻 21日ラウンド (水、ウィークリー)	OOCL BUSAN	4,578	50,567	青海 A3
			OOCL CHARLESTON	4,578	50,518	
			OOCL ZHOUSHAN	4,583	52,214	
OOCL [インターエイシアライン 商船三井]	大阪/神戸/東京/横浜/香港/レムチャパン/蛇口/香港/廈門/大阪	3隻 21日ラウンド (木/金、 ウィークリー)	MAIN TRADER	2,702	38,061	青海 A3
			OLYMPIA	2,702	38,013	
			RACHA BHUM	2,732	38,968	
OOCL [MCC Transport]	大阪/東京/名古屋/四日市/神戸/基隆/香港/蛇口/シンガポール/ジャカルタ/シンガポール/蛇口/香港/大阪	4隻 28日ラウンド (月/火、 ウィークリー)	OOCL DALIAN	4,578	50,554	青海公共
			OOCL AUSTRALIA	4,583	52,217	
			OOCL GUANGZHOU	4,526	50,486	
			OOCL SAVANNAH	4,578	50,490	
Sinotrans Yang Ming	上海/東京/横浜/上海/寧波/香港/蛇口/南マニラ/北マニラ/香港/上海	3隻 21日ラウンド (水、ウィークリー)	AKARI	1,005	17,785	品川公共
			SINOTRANS HONG KONG	1,049	12,829	
			ISARA BHUM	1,102	12,475	
SITC	ハイフォン/蛇口/廈門/上海/東京/横浜/清水/釜山/上海/廈門/香港/ハイフォン	3隻 21日ラウンド (火/水、ウィークリー)	MARCLIFF	1,049	12,779	大井 O1/2
			SITC MOJI	1,042	12,738	
			SITC OSAKA	1,103	11,913	
SITC [KL]	ハイフォン/蛇口/廈門/東京/横浜/川崎/四日市/上海/寧波/香港/蛇口/ハイフォン	3隻 21日ラウンド (木、ウィークリー)	SITC TOKYO	847	12,694	大井 O1/2
			SITC KOBE	831	12,645	
			SITC DALIAN	1,042	12,699	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

表Ⅱ-1-21(3) 外貿コンテナ定期航路(アジア航路)の概要

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
SITC [Ningbo Ocean Sinotrans]	レムチャパン/カトライ/寧波/上海/ 名古屋/東京/横浜/上海/寧波/厦門 /カトライ/バンコク/レムチャパン	4隻 28日ラウンド (土、ウィークリー)	ARABIAN EXPRESS	1,295	18,576	青海 A3
			CAPE FAWLEY	1,440	20,358	
			KUO HUNG	1,295	18,585	大井 O1/2
			CAPE FERRO	1,221	16,439	
T.S.Lines	東京/横浜/名古屋/四日市/大阪/基隆/ 台中/高雄/香港/蛇口/香港/東京	2隻 14日ラウンド (月/火、ウィークリー)	SARA	1,043	12,814	大井 O6/7
			ASIATIC WAVE	1,147	12,560	
T.S.Lines	東京/横浜/名古屋/大阪/神戸/基隆/ 台中/高雄/香港/蛇口/東京	2隻 14日ラウンド (水/木、ウィークリー)	HALCYON	1,102	12,480	青海公共
T.S.Lines [Cheng Lie]	大阪/神戸/名古屋/横浜/東京/基隆/ 台中/高雄/香港/蛇口/レムチャパン /バンコク/レムチャパン/香港/蛇口/ 香港/大阪	4隻 28日ラウンド (土、日、ウィークリー)	AS SAVONIA	1,679	21,614	青海公共
			BERMUDIAN EXPRESS	1,679	21,548	
			KYOTO TOWER	1,708	21,975	
T.S.Lines	東京/横浜/名古屋/蔚山/釜山/基隆/ 台中/高雄/香港/ハイフォン/防城 /香港/高雄/台中/基隆/東京	3隻 21日ラウンド (火/水、ウィークリー)	LANTAU BAY	1,049	12,829	青海公共
			STADT LAUENBURG	1,043	12,788	
			LANTAU BEACH	1,049	12,829	
Wan Hai [インターエイシアライン]	東京/横浜/清水/名古屋/四日市/基隆/ 台中/高雄/香港/シンガポール/ ポートケラン/ペナン/パシールクダン /シンガポール/香港/台北/東京	4隻 28日ラウンド (月/火、ウィークリー)	WAN HAI 305	2,496	30,246	大井 O5
			WAN HAI 312	2,646	33,055	
			WAN HAI 315	2,646	32,937	
			WAN HAI 316	2,646	32,937	
Wan Hai [Evergreen インターエイシアライン]	東京/千葉/横浜/名古屋/四日市/基隆/ 台中/高雄/香港/レムチャパン/ バンコク/レムチャパン/高雄/台中/ 台北/東京	4隻 28日ラウンド (水/木、ウィークリー)	WAN HAI 221	1,368	23,802	大井 O5
			WAN HAI 222	1,368	23,429	
			WAN HAI 223	1,368	23,799	
			WAN HAI 225	1,368	23,792	
Yang Ming [Cheng Lie]	名古屋/東京/千葉/横浜/基隆/高雄/ 香港/南マニラ/北マニラ/高雄/香港/ 蛇口/厦門/名古屋	3隻 21日ラウンド (木/金、ウィークリー)	YM IDEALS	1,799	22,027	青海公共
			YM INTELLIGENT	1,799	22,027	
			CAPE NABIL	1,740	23,550	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

6) 中国航路

表Ⅱ-1-22(1) 外貿コンテナ定期航路(中国航路)の概要

●中国航路

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
CCL [Goto JJSCO Shanghai Puhai Sinotrans]	青島/門司/博多/威海/青島/東京/ 横浜/青島	2隻 14日ラウンド (火/水、ウィークリー)	FRIESEDJUK	887	12,306	青海公共
			DELIA	889	12,253	
CCL [Goto Shanghai Puhai Sinotrans]	上海/大阪/神戸/泉北/上海/東京/ 横浜/上海	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	CCL NINGBO	698	8,157	青海公共
			RBD ESPERANZA	698	8,210	
COSCO [T.S.Lines]	東京/横浜/名古屋/門司/釜山/厦門/ 香港/汕頭/厦門/横浜	2隻 14日ラウンド (水/木、ウィークリー)	CAI YUN HE	1,432	23,845	青海 A4
			MI YUN HE	1,432	24,259	
COSCO [Ningbo Ocean Sinotrans SITC]	寧波/東京/横浜/寧波	1隻 7日ラウンド (火/水、ウィークリー)	HU TUO HE	764	12,687	中防内側外貿雑貨
COSCO [Sinotrans]	東京/横浜/連雲港/青島/大阪/神戸/ 連雲港/青島/東京	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	TAKEKO	564	9,513	中防内側外貿雑貨
			UMEKO	564	9,515	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

表Ⅱ-1-22(2) 外貿コンテナ定期航路(中国航路)の概要

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
COSCO	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (月、ウィークリー)	YONG DING HE	764	12,668	中防内側外貿雑貨
COSCO [Sinotrans]	上海/東京/名古屋/上海	1隻 7日ラウンド (金、ウィークリー)	COSCO SAKURA	542	9,287	中防内側外貿雑貨
COSCO HASCO Sinotrans SITC	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (金、ウィークリー)	ZI YA HE	764	12,714	中防内側外貿雑貨
CSCL HASCO T.S.Lines Goto Sinotrans	寧波/上海/東京/横浜/寧波/上海/ 東京/横浜/名古屋/寧波	3隻 21日ラウンド (月、金、ウィークリー)	CSCL YOKOHAMA	908	12,550	青海公共
			CSCL TOKYO	908	12,550	
			CSCL NAGOYA	908	12,562	
Goto CSCL T.S.Lines Winland	青島/東京/横浜/青島	1隻 7日ラウンド (火/水、 ウィークリー)	GLORY OCEAN	1,118	13,702	青海 A3
Goto [CSCL]	大連/大阪/神戸/東京/横浜/名古屋 /新港/大連	2隻 14日ラウンド (金、ウィークリー)	CONTI ESPERANCE	2,758	34,927	青海 A3
			CONTI BRISBANE	2,754	34,894	
HASCO COSCO Gold Star SITC	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (水、ウィークリー)	GLORY FORTUNE	1,098	13,979	青海公共
Ji Zhou	福州/水島/大阪/横浜/東京/名古屋 /廈門/福州	2隻 14日ラウンド (木、ウィークリー)	JI PENG	571	7,835	青海公共
			JIHONG	550	7,485	
JJSCO	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (月、ウィークリー)	JJ SKY	1,080	13,769	青海公共
JJSCO	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (木、ウィークリー)	JJ STAR	1,080	13,793	品川公共
Ningbo Ocean [COSCO SITC]	寧波/名古屋/東京/寧波	1隻 7日ラウンド (火、ウィークリー)	NEW MINGZHOU	1,100	12,599	大井 O1/2
Shanghai Puhai [CCL Goto]	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (水、ウィークリー)	CONMAR DELTA	735	7,957	青海公共
Sinotrans [CCL Sinokor Winland]	青島/大阪/神戸/青島/東京/横浜/ 青島	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	REFLECTION	915	11,229	品川公共
			SINOTRANS NAGOYA	915	11,179	
Sinotrans [COSCO Winland]	大連/東京/横浜/名古屋/營口/新港 /煙台/大連	2隻 14日ラウンド (水/木、 ウィークリー)	NORTHERN VALENCE	2,742	37,921	大井 O5
			CAPE MOLLINI	2,742	37,882	
Sinotrans SITC Yang Ming Sinokor	上海/東京/横浜/上海	1隻 7日ラウンド (日、ウィークリー)	SINOTRANS XIAMEN	831	12,550	大井 O5
Sinotrans	南通/大阪/神戸/名古屋/横浜/東京 /南京/張家港/南通	2隻 14日ラウンド (金、ウィークリー)	YI SHENG	385	6,816	品川公共 大井 O5
			TRADE HOPE	385	6,810	
SITC [Qingdao Marine Sinotrans]	青島/東京/川崎/横浜/名古屋/釜山 /新港/秦皇島/新港/大連/名古屋/ 四日市/東京/横浜/新港/煙台/威海 /大連/大阪/神戸/東京/横浜/連雲 港/青島	5隻 35日ラウンド (水/木、木/金、 火/水、 ウィークリー)	JOSCO VIEW	1,049	12,830	大井 O1/2
			SITC SHIMIZU	1,042	11,694	
			JOSCO STAR	1,043	12,820	青海 A3
			SITC YANTAI	1,042	12,692	
			SITC BUSAN	1,040	13,009	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋(平成25年7月1日時点)

表Ⅱ-1-22(3) 外貿コンテナ定期航路(中国航路)の概要

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
SITC [Qingdao Marine Sinotrans]	上海/*名古屋/東京/川崎/清水/名古屋/神戸/大連/竜口/新港/煙台/東京/横浜/名古屋/上海	3隻 21日ラウンド (木、火、ウィークリー)	SITC NAGOYA	907	12,601	大井 O1/2
			SITC HONGKONG	831	12,621	
			SITC XIAMEN	831	12,628	
SITC [川崎汽船 Sinokor]	青島/東京/横浜/名古屋/大連/新港/煙台/大連/名古屋/四日市/豊橋/東京/横浜/清水/青島	3隻 21日ラウンド (火、月、ウィークリー)	SITC LIANYUNGANG	1,042	12,716	大井 O1/2
			SITC SHENZHEN	1,042	12,692	
			SITC HOCHIMINH	1,042	12,696	
T.S.Lines Goto [HASCO]	上海/大阪/神戸/上海/東京/横浜/上海	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	VEGA TOPAS	834	11,400	青海公共
			CONDOR	887	12,400	
TCLC	太倉/東京/横浜/名古屋/太倉/東京/横浜/名古屋/太倉	3隻 21日ラウンド (月、水、ウィークリー)	TAI CANG HE	357	6,720	青海公共
			OSG ARGOSY	585	8,732	
			GUANG PING	629	7,991	
Winland Goto [Shanghai Puhai Sinotrans]	大連/威海/門司/博多/威海/大連/名古屋/東京/横浜/大連/威海	2隻 14日ラウンド (水、ウィークリー)	ESM SILVANA	787	12,649	青海 A3、 青海公共
			LILLY	672	8,238	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋(平成25年7月1日時点)

7) 韓国航路

表Ⅱ-1-23 外貿コンテナ定期航路(韓国航路)の概要

●韓国航路

運航社 [スペースチャーター]	寄 港 地	配船数 [配船間隔]	投 入 船			利用ターミナル
			船 名	TEU	DWT	
CK Line Tai Young [KMTC PanCon]	釜山/清水/東京/横浜/名古屋/*和歌山/釜山/仁川/*木浦/釜山/横浜/東京/千葉/釜山/仁川/釜山	3隻 21日ラウンド (月、金、ウィークリー)	SUZANNE	841	10,747	品川公共
			OSG ADMIRAL	639	9,676	
			HUNZE TRADER	704	8,509	
Dong Young [Dongjin Heung-A Nam Sung]	釜山/蔚山/横浜/東京/名古屋/和歌山/蔚山/釜山/光陽/仁川/大連/釜山	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	PEGASUS PACER	708	9,618	品川公共
			PEGASUS PRIME	708	9,618	
Dongjin [DongYoung Heung-A]	釜山/東京/横浜/名古屋/釜山	1隻 7日ラウンド (金、ウィークリー)	O.M.AESTATIS	660	8,524	品川公共
Hanjin	東京/横浜/名古屋/釜山/光陽/東京	1隻 7日ラウンド (水/木、ウィークリー)	MEDAEGEAN	980	11,968	青海 A3
Heung-A [Dongjin DongYoung]	釜山/東京/横浜/名古屋/豊橋/釜山	1隻 7日ラウンド (月、ウィークリー)	DS BLUE WAVE	698	8,166	品川公共
KMTC [CK Line PanCon Tai Young]	釜山/東京/千葉/横浜/名古屋/蔚山/釜山	1隻 7日ラウンド (火、ウィークリー)	STADT RAVENSBURG	698	8,184	品川公共
Nam Sung [Sinokor STX Pan Ocean]	釜山/東京/川崎/横浜/名古屋/釜山	1隻 7日ラウンド (金、ウィークリー)	VICTORY STAR	706	9,157	品川公共
PanCon [CK Line Heung-A KMTC Nam Sung Tai Young]	釜山/清水/東京/豊橋/四日市/名古屋/蔚山/釜山	1隻 7日ラウンド (水、ウィークリー)	PANCON GLORY	1,060	11,898	品川公共
Sinokor [Nam Sung STX Pan Ocean]	釜山/東京/横浜/名古屋/光陽/釜山	1隻 7日ラウンド (月、ウィークリー)	HAMILTON STRAIT	834	10,974	品川公共
STX Pan Ocean [Dongjin Nam Sung Sinokor]	青島/光陽/馬山/釜山/横浜/東京/清水/名古屋/四日市/釜山/光陽/連雲港/青島	2隻 14日ラウンド (火、ウィークリー)	STX TOKYO	702	10,299	品川公共
			STX YOKOHAMA	702	10,298	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋(平成25年7月1日時点)

(2) 内貿フェリー定期航路

内貿フェリー定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-24 内貿フェリー定期航路の概要

航路	便数 (月～土)	所要時間 (下り)	運航社	船名	総トン数	旅客定員数	輸送能力		船社名
							乗用車	トレーラー等	
東京-徳島-北九州	週6便 (月～土)	34:40	オーシャン トランス(株)	おーしゃんいーすと	11,523	401人	75台	128台	オーシャントランス(株) 東京港事務所 ☎3528-1011
				おーしゃんうえすと	11,522	401	75	128	
				おーしゃんさうす	11,114	148	71	130	
				おーしゃんのーす	11,114	148	71	130	

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

(3) 内貿定期航路

内貿公共 RORO、国際フィーダー等定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-25 内貿定期航路（RORO、フィーダー航路等）の概要

航路	主な寄港地	航海数	運航社	就航船			主たる 利用ふ頭	
				船名	総トン数	種別		
北海道	苫小牧 釧路	東京/苫小牧/釧路/大阪/高松	日本通運(株)	ひまわり1	7,323 t	R/C	若洲	
				ひまわり2	7,323			
				ひまわり7	10,497			
	苫小牧	東京/苫小牧	週6便 (月～土)	栗林商船(株) 川崎近海汽船(株) 近海郵船物流(株)	神王丸	11,790	RORO	品川
					王公丸	9,925		
					王郵丸	9,841		
					神瑞丸	13,097		
	苫小牧 釧路	東京/名古屋/大阪/苫小牧/釧路/ 仙台	週6便 (月～土)	栗林商船(株) 川崎近海汽船(株)	神明丸	13,091		
					神泉丸	13,089		
					神川丸	13,018		
釧路	東京/船橋/釧路	週1.5便	栗林商船(株)	第一有明丸	3,692	お台場ライナー		
				新釧路丸	5,310			
九州	日南	東京/油津/細島	週2便	川崎近海汽船(株)	南王丸	9,832		
					南王丸	9,832		
	博多	東京/博多/岩国/宇野/松山	週6便 (月～土)	商船三井フェリー(株) 日本通運(株)	さんふらわあはかた	10,507	10号地	
					さんふらわあとうきょう	10,503		
					ひまわり5	10,470		
					ひまわり6	10,471		
苅田	東京/御前崎/苅田/大分	週2便	商船三井フェリー(株)	むさし丸	13,927			
				むさし丸	13,927			
沖縄	那覇	東京/志布志/名瀬/那覇	マルエーフェリー(株)	クルーズフェリー飛騨21	9,225	貨客		
				たかちほ	3,891			
				琉球海運(株)	10,185			
伊豆諸島 小笠原	伊豆七島	東京/大島/利島/新島/式根島/ 神津島	週未多客時	東海汽船(株)	かめりあ丸	3,837	竹芝	
					さるびあ丸	4,973		
	小笠原	東京/三宅島/御蔵島/八丈島	毎日	小笠原海運(株)	おがさわら丸	6,700		
					おがさわら丸	6,700		
	内航フィーダー	東京/横浜/苫小牧/八戸/仙台/ 常陸那珂/鹿島/清水/御前崎/ 名古屋/四日市	-	鈴与海運(株)	はるかぜ	749		コンテナ
清岳丸					499			
清島丸					499			
第一鐵運丸					499			
駿河丸					498			
太田川丸					499			
清浜丸					499			
東京/川崎/横浜/苫小牧/ 八戸/釜石/仙台/相馬/ 小名浜/清水/御前崎/豊橋/ 名古屋/四日市/大阪/神戸		-	井本商運(株)	あしや	749			
				まいこ	749			
				ひよどり	749			
				いくた	749			
				ひょうご	749			
				神若	749			
				つるかぶと	749			

出典：「東京港ハンドブック2014」より抜粋（平成25年7月1日時点）

1-2 取扱貨物量の設定

1-2-1 取扱貨物量の設定の方針

(1) 基準年次、及び目標年次

東京港港湾計画 8 次改訂では、基準年次を平成 22 年（2010 年）とし、目標年次を平成 30 年代後半（貨物量推計目標年次：平成 37 年（2025 年））とする。

なお、平成 23 年（2011 年）、平成 24 年（2012 年）実績は、貨物量推計を行う際の参考値とした。

※貨物量推計の基準年次を平成 22 年とする理由

- ・目標貨物量は港湾計画全体の指標となることから、改訂内容の検討にあたっては貨物量推計を一番早期に着手した。
- ・改訂内容の検討については、京浜港の長期ビジョンとなる京浜港の総合的な計画策定後（H23.9）すぐに着手しているため、当時の最新である平成 22 年の統計値を採用した。

※貨物量推計の目標年次を平成 37 年とする理由

- ・目標年次は、通常、10～15 年程度将来の年次である。
- ・港湾計画の改訂作業がとりまとまる年度は平成 26 年度と想定。
- ・したがって、平成 26 年翌年の平成 27 年の 10 年後である平成 37 年を目標年次とした。

表 II - 1-26 基準年と目標年

名称	実績値												目標年 (設定値)
											基準年	(参考)	
和暦	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H37
西暦	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2025年

(2) 目標年次貨物量の考え方

東京港における、目標年次貨物量は、ベース貨物量と戦略貨物量に分類して推計を行う。

①ベース貨物量推計

ベース貨物推計では、国内最大のコンテナ取扱量を誇るという特徴を活かし、その取り扱い規模及び東京港との相関を踏まえて全国の貨物量と社会経済指標（人口・GDP）との相関に基づくマクロ推計で将来貨物量を算出した。

②戦略貨物量推計

戦略貨物は県別のコンテナ取扱量実績値（H20 全国輸出入コンテナ貨物流動調査）を基に、以下の考え方を基本として算出した。

- ・ 背後圏の拡大によりさらなる集貨が見込める貨物

地方の港湾の拡充整備に伴い、国際コンテナ戦略港湾以外の港湾において取り扱われている貨物について、京浜港で取り扱うことができるよう貨物集貨策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

- ・ 現在日本発着で釜山港等の海外港湾でトランシップされている貨物

釜山港等海外港湾でトランシップされている国内発着貨物について、京浜港経由で取り扱うことができるよう貨物集貨策の展開、国内輸送網の強化等により、京浜港利用へ誘導する。

- ・ 京浜港で取り込める可能性がある国際トランシップ貨物

東アジアのハブポート化を目指し、中国等アジア諸国発着貨物を京浜港でトランシップするよう獲得していく。

①、②の推計方法から算出した貨物量を合算し、東京港の将来貨物量とした。

(3) 推計に用いる社会・経済フレーム

推計に用いる社会・経済フレームは次のとおり。

表Ⅱ-1-27 推計に用いる社会経済フレーム

項目	推計方法	H22 実績	H37 推計値
国内人口	「日本の将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成18年12月*））」 の中位推計値を用いて設定。	128,057 (千人)	119,270 (千人)
世界 GDP	「経済財政の中長期試算（2012.1.24）（内閣府）」における <u>慎重シナリオ</u> 推計値（ <u>経済成長率 3.7%</u> ）を用いて世界将来 GDP を設定。	51 (兆ドル)	87 (兆ドル)
国内 GDP	「経済財政の中長期試算（2012.1.24）（内閣府）」における <u>慎重シナリオ</u> 推計値（ <u>経済成長率 1.1%</u> ）を用いて日本将来 GDP を設定。	511,302 (10 億円)	606,588 (10 億円)

※平成 24 年 1 月のデータも公表されているが、平成 22 年を貨物量推計の基準年次としているため、平成 18 年 12 月のデータを採用した。

(4) 貨物量推計全体フロー

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量は、東京港の取扱貨物量の推移、及び戦略貨物量を基に、以下のフローに従い設定した。

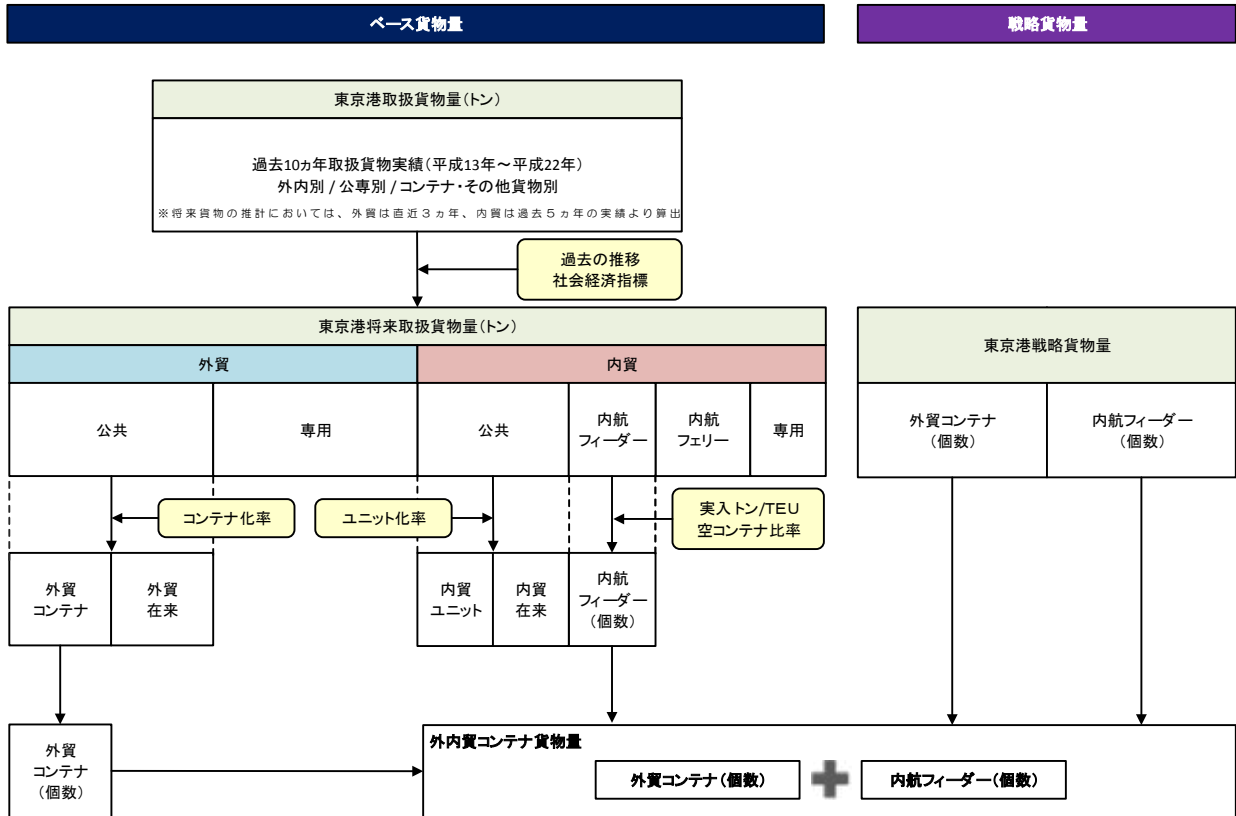


図 II - 1-7 東京港貨物量推計の全体フロー

1-2-2 外貨貨物取扱量の設定（ベース貨物量）

(1) 外貨公共貨物取扱量の設定

1) 推計方針

目標年次における外貨公共貨物の取扱量の設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ- 1-29 外貨公共貨物取扱量の設定の考え方

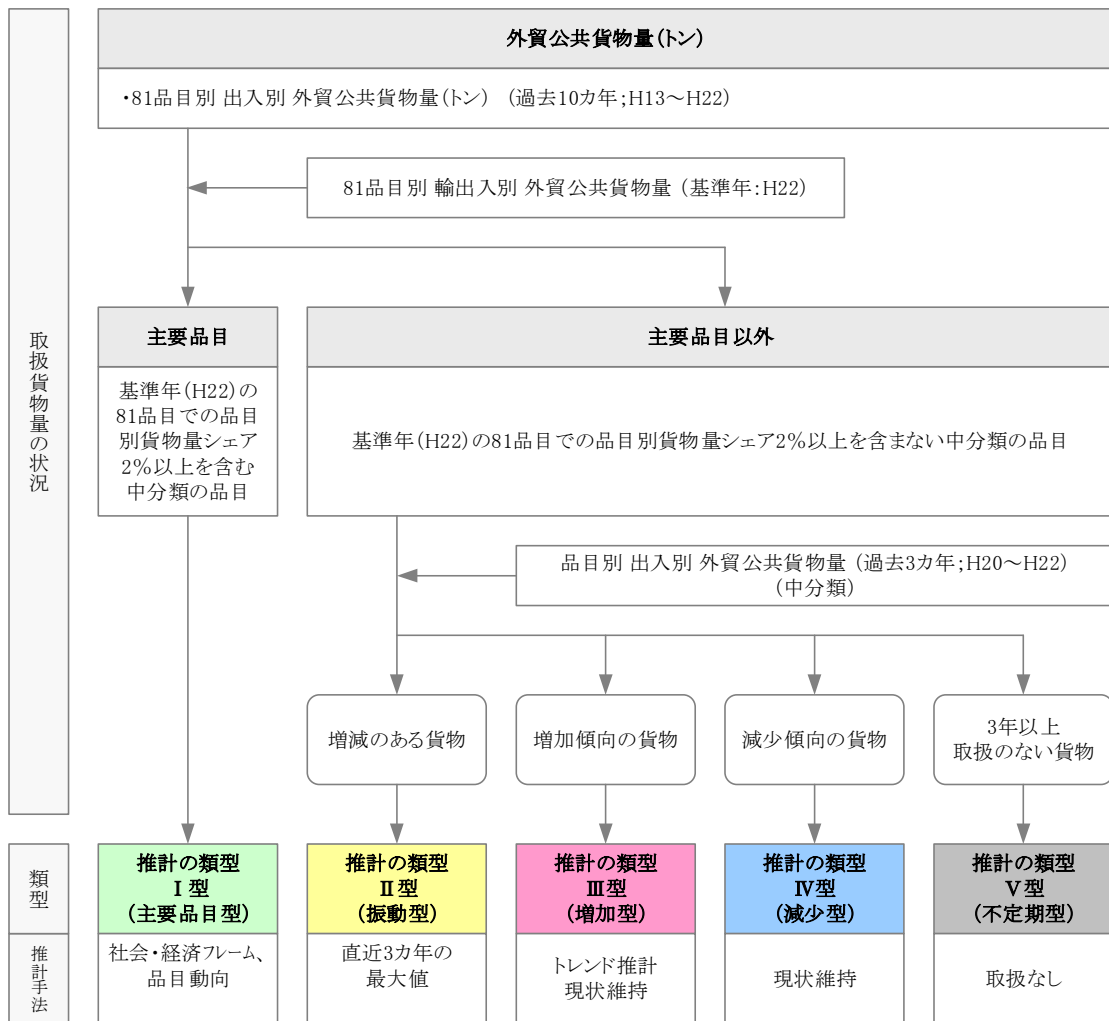
推計の種類	取扱貨物量の状況	推計方法
I 型 (主要品目型) ※ ¹	基準年次（H22）における出入別 81 品目別貨物量が出入別合計の 2%以上の貨物を含む中分類品目（主要品目と設定） ※ ²	<ul style="list-style-type: none"> 各品目と社会経済指標との関連性を分析し、相関の高い品目については、社会・経済フレームを活用して推計 ※³ その他の品目については、 <ul style="list-style-type: none"> 増加傾向の品目については、直近 3 カ年トレンド 直近 3 カ年の取扱量に増減のある品目については直近 3 カ年の最大値 取扱量が減少傾向にある品目については、現状維持として推計
II 型 (振動型)	主要品目以外で、過去 3 カ年の取扱量に増減のある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 不確定要素が多いため、直近 3 カ年の最大値とする ※⁴
III 型 (増加型)	主要品目以外で、基準年次（H22）の取扱量が、過去の取扱量の推移と比べて増加傾向にある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 今回該当なし
IV 型 (減少型)	主要品目以外で、基準年次（H22）の取扱量が、過去の取扱量の推移と比べて減少傾向にある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持とする
V 型 (不定期型)	主要品目以外で、過去 5 カ年のうち、3 年以上取扱がない貨物	<ul style="list-style-type: none"> 取扱なし

※¹ 「主要品目」と設定された中分類品目の貨物は、内訳となる 81 品目分類で個別に推計して整理する。

※² 主要品目の設定条件は、品目別出入別合計貨物の約 8 割を占める品目とし、外貨で 2%以上の品目とする。

※³ H20以降、税関申告ベースでの統計となったため、H19以前の品目分類と H20以降の品目分類の比較をすることは困難である。外貨では、直近 3 年間のデータしか利用できない制約があること及びこの期間にはリーマンショックの影響が含まれることから、II 型（振動型）の品目については、V 字回復の影響を考慮し、将来貨物の推計値を直近 3 年間の最大値とした。

※⁴ 輸出貨物については、世界 GDP との相関性が高く、輸入貨物については、国内人口との相関性が高いと考えられる。そのため、輸出については世界 GDP との相関が、輸入については、国内人口との相関が高い場合には、その社会経済指標を用いて推計を行った。



※ I 型の品目動向による推計は、過去の動向を踏まえ、直近3カ年トレンド、直近3カ年の最大値、現状維持のいずれかより設定

図 II - 1-8 外貿公共貨物取扱量の設定の考え方

相関係数及び決定係数の解釈

相関係数の絶対値	→	決定係数の絶対値	解釈
$0.0 \leq R \leq 0.2$	→	$0.0 \leq R^2 \leq 0.04$	ほとんど相関関係がない
$0.2 \leq R \leq 0.4$	→	$0.04 \leq R^2 \leq 0.16$	やや相関関係がある
$0.4 \leq R \leq 0.7$	→	$0.16 \leq R^2 \leq 0.49$	かなり相関関係がある
$0.7 \leq R \leq 1.0$	→	$0.49 \leq R^2 \leq 1.0$	強い相関関係がある

図 II - 1-9 相関係数及び決定係数の解釈

2) 外貿公共貨物取扱量の設定

目標年次における外貿公共貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-30 外貿公共貨物取扱量の設定 (単位:千トン)

品目	出入	設定値		推計方法		
		基準年 H22	H30代後半	類型		
農水産品	米穀類	輸出	3	3	IV型	現状維持
		輸入	454	454	IV型	現状維持
		計	458	458		
	野菜・果物	輸出	24	24	IV型	現状維持
		輸入	1,570	1,570	I型	現状維持
		計	1,595	1,595		
	水産品	輸出	146	146	IV型	現状維持
		輸入	897	982	I型	直近3カ年の最大値
		計	1,042	1,128		
	その他	輸出	51	59	II型	直近3カ年の最大値
輸入		1,178	1,212	I型	直近3カ年の最大値等	
	計	1,229	1,271			
林産品	原木	輸出	2	2	IV型	現状維持
		輸入	7	7	IV型	現状維持
		計	8	8		
	製材	輸出	19	19	IV型	現状維持
		輸入	794	855	I型	直近3カ年の最大値
		計	812	874		
その他	輸出	0	0	IV型	現状維持	
	輸入	145	145	II型	直近3カ年の最大値	
	計	145	145			
鉱産品	石炭	輸出	0	0	IV型	現状維持
		輸入	132	134	II型	直近3カ年の最大値
		計	132	134		
	砂利・砂	輸出	2	2	IV型	現状維持
		輸入	126	133	II型	直近3カ年の最大値
		計	128	135		
	原油	輸出			IV型	現状維持
		輸入	3	3	II型	直近3カ年の最大値
		計	3	3		
	その他	輸出	8	8	II型	直近3カ年の最大値
輸入		211	211	II型	直近3カ年の最大値	
	計	219	219			
金属機械	鉄鋼	輸出	293	761	I型	直近3カ年のトレンド
		輸入	189	234	II型	直近3カ年の最大値
		計	483	996		
	非鉄金属 金属類	輸出	366	387	II型	直近3カ年の最大値
		輸入	1,064	2,052	I型	消費動向等より推計
		計	1,430	2,439		
	輸送機械 (フェリー除)	輸出	1,755	3,551	I型	GDP等より推計
		輸入	975	997	II型	直近3カ年の最大値
		計	2,730	4,549		
	その他	輸出	2,680	3,307	I型	直近3カ年の最大値等
輸入		4,687	6,474	I型	消費動向等より推計	
	計	7,367	9,782			
化学工業品	石油類	輸出	24	24	II型	直近3カ年の最大値
		輸入	23	24	II型	直近3カ年の最大値
		計	47	48		
	セメント	輸出	4	5	II型	直近3カ年の最大値
		輸入	5	9	II型	直近3カ年の最大値
		計	10	14		
その他	輸出	2,328	2,522	I型	消費動向、GDP等より推計	
	輸入	2,974	4,145	I型	消費動向等より推計	
	計	5,303	6,667			
軽工業品	紙・パルプ	輸出	197	274	II型	直近3カ年の最大値
		輸入	1,039	1,039	I型	直近3カ年の最大値
		計	1,236	1,313		
	砂糖	輸出	1	1	IV型	現状維持
		輸入	41	45	II型	現状維持
		計	42	46		
その他	輸出	345	345	II型	直近3カ年の最大値	
	輸入	3,639	4,816	I型	消費動向等より推計	
	計	3,983	5,160			
雑工業品	輸出	1,227	1,343	I型	直近3カ年最大値	
	輸入	8,772	12,007	I型	消費動向等より推計	
	計	9,999	13,350			
特殊品	金属くず*	輸出	630	681	I型	直近3カ年の最大値
		輸入	43	65	II型	直近3カ年の最大値
		計	673	747		
	廃棄物(廃土砂)	輸出			V型	取扱なし
		輸入			V型	取扱なし
		計				
	取合せ品	輸出	312	698	I型	直近3カ年の最大値
		輸入	1,108	1,154	I型	直近3カ年の最大値
		計	1,420	1,852		
	その他	輸出	3,154	5,388	I型	消費動向等より推計
輸入		1,488	2,393	I型	直近3カ年のトレンド等より推計	
	計	4,642	7,781			
分類不能のもの	輸出					
	輸入					
合計	輸出	13,572	19,551			
	輸入	31,563	41,160			
	計	45,135	60,711			

※主要品目以外については過去の品目動向を考慮して推計した。

(2) 外貿公共コンテナ貨物取扱量の設定

1) 推計方針

目標年次における外貿公共コンテナ貨物の取扱量の設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

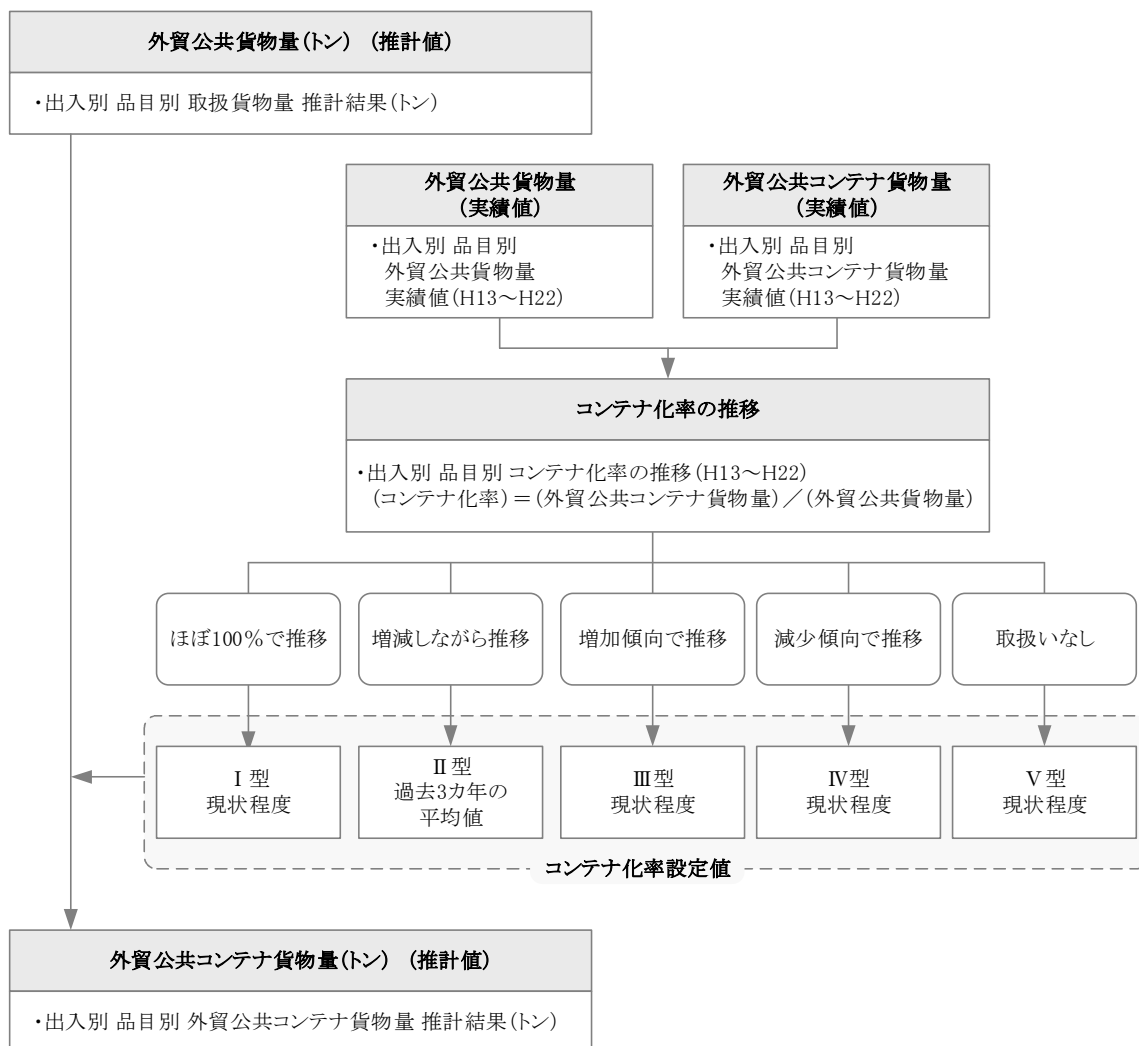


図 II - 1-10 外貿公共コンテナ貨物取扱量の設定の考え方

2) 品目別コンテナ化率の設定

目標年次における外貿公共コンテナ貨物の品目別コンテナ化率の設定値と設定の考え方は、それぞれ次の通りである。

表Ⅱ-1-31 品目別コンテナ化率の設定

品目	出入	実績値			推計値	推計方法		
		H20	H21	H22	H30代後半	類型		
農水産品	米穀類	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	34.9%	35.7%	33.3%	34.6%	II型	
	計	35.2%	35.9%	33.8%	35.1%			
	野菜・果物	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	51.6%	48.9%	58.0%	52.8%	II型	
	計	52.8%	49.9%	58.6%	53.5%			
	水産品	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	98.4%	97.5%	98.3%	98.0%	II型	
計	98.6%	97.9%	98.5%	98.3%				
その他	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持	
	輸入	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	I型		
計	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%				
林産品	原木	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持
		輸入	15.8%	63.1%	100.0%	100.0%	III型	
	計	17.6%	67.8%	100.0%	100.0%			
	製材	輸出	93.8%	91.3%	68.0%	84.4%	II型	過去3年間の平均 現状維持
		輸入	71.7%	73.5%	74.9%	74.9%	III型	
	計	71.9%	73.8%	74.7%	75.1%			
	その他	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	100.0%	99.6%	83.4%	94.3%	II型	
計	100.0%	99.6%	83.4%	94.3%				
鉱産品	石炭	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	24.6%	27.7%	26.0%	26.1%	II型	
	計	24.1%	27.7%	26.0%	26.1%			
	砂利・砂	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持
		輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	
	計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%			
	原油	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IV型	現状維持 現状維持
		輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%				
その他	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均	
	輸入	82.1%	69.1%	47.9%	66.4%	II型		
計	82.9%	71.0%	49.8%	67.6%				
金属機械工業品	鉄鋼	輸出	95.0%	100.0%	95.8%	97.0%	II型	過去3年間の平均 過去3年間の平均
		輸入	57.9%	55.3%	77.9%	63.7%	II型	
	計	75.8%	79.4%	88.8%	89.1%			
	非鉄金属 金属類	輸出	96.0%	88.8%	98.2%	94.3%	II型	過去3年間の平均 現状維持
		輸入	98.7%	99.5%	99.6%	99.6%	III型	
	計	98.0%	96.6%	99.3%	98.8%			
	輸送機械 (フェリー除)	輸出	100.0%	100.0%	99.9%	100.0%	II型	過去3年間の平均 現状維持
		輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%				
その他	輸出	99.4%	99.6%	99.6%	99.5%	II型	過去3年間の平均 現状維持	
	輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型		
計	99.7%	99.9%	99.8%	99.8%				
化学工業品	石油類	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持
		輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	
	計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%			
	セメント	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	55.2%	59.8%	57.0%	57.3%	II型	
	計	69.2%	79.6%	76.2%	73.1%			
その他	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均	
	輸入	98.3%	97.2%	98.1%	97.9%	II型		
計	98.9%	98.5%	99.0%	98.7%				
軽工業品	紙・パルプ	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 過去3年間の平均
		輸入	83.9%	87.6%	85.8%	85.8%	II型	
	計	87.8%	89.3%	88.1%	88.7%			
	砂糖	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持
		輸入	100.0%	90.8%	100.0%	100.0%	I型	
	計	100.0%	90.9%	100.0%	100.0%			
その他	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持	
	輸入	100.0%	99.7%	99.9%	99.9%	I型		
計	100.0%	99.7%	99.9%	99.9%				
雑工業品	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持	
	輸入	99.9%	99.9%	100.0%	100.0%	I型		
計	99.9%	99.9%	100.0%	100.0%				
特殊品	金属くず	輸出	4.8%	5.6%	3.4%	4.6%	II型	過去3年間の平均 過去3年間の平均
		輸入	100.0%	84.8%	97.5%	94.1%	II型	
	計	15.8%	9.4%	9.4%	12.4%			
	廃棄物(廃土砂)	輸出					V型	取扱なし 取扱なし
		輸入					V型	
	取合せ品	輸出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持
輸入		99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	I型		
計	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%				
その他	輸出	99.8%	100.0%	100.0%	100.0%	I型	現状維持 現状維持	
	輸入	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	I型		
計	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%				
分類不能のもの	輸出							
	輸入							
合計	輸出	96.1%	94.3%	95.2%	96.3%			
	輸入	94.3%	93.8%	94.7%	95.6%			
計	94.8%	94.0%	94.9%	95.9%				

(単位:%)

3) 品目別コンテナ貨物取扱量の設定

目標年次における外貿公共コンテナ品目別貨物量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-32 品目別コンテナ貨物量の設定

品目	出入	実績値		推計値	推計方法
		H22	H30代後半		
農水産品	米穀類	輸出	3	3	外貿公共貨物品目取扱量の設定値に、品目別コンテナ化率を乗じることにより、コンテナ貨物量を推計。
		輸入	151	157	
		計	155	161	
	野菜・果物	輸出	24	24	
		輸入	910	829	
		計	935	854	
	水産品	輸出	146	146	
		輸入	881	963	
		計	1,027	1,108	
	その他	輸出	51	59	
輸入		1,178	1,212		
計		1,229	1,271		
林産品	原木	輸出	2	2	
		輸入	7	7	
		計	8	8	
	製材	輸出	13	16	
		輸入	594	640	
		計	607	656	
	その他	輸出	0	0	
		輸入	121	137	
		計	121	137	
	鉱産品	石炭	輸出	0	0
輸入			34	35	
計			34	35	
砂利・砂		輸出	2	2	
		輸入	126	133	
		計	128	135	
原油		輸出			
		輸入	3	3	
		計	3	3	
		その他	輸出	8	8
	輸入	101	140		
	計	109	148		
金属機械工業品	鉄鋼	輸出	281	738	
		輸入	147	149	
		計	429	887	
	非鉄金属 金属類	輸出	360	365	
		輸入	1,060	2,044	
		計	1,420	2,409	
	輸送機械 (フェリー除)	輸出	1,754	3,551	
		輸入	975	997	
		計	2,729	4,548	
	その他	輸出	2,669	3,292	
輸入		4,686	6,472		
計		7,354	9,764		
化学工業品	石油類	輸出	24	24	
		輸入	23	24	
		計	47	48	
	セメント	輸出	4	5	
		輸入	3	5	
		計	7	10	
	その他	輸出	2,328	2,522	
		輸入	2,919	4,056	
		計	5,247	6,579	
	軽工業品	紙・パルプ	輸出	197	274
輸入			891	891	
計			1,089	1,165	
砂糖		輸出	1	1	
		輸入	41	45	
		計	42	46	
その他		輸出	345	345	
		輸入	3,636	4,813	
		計	3,981	5,157	
雑工業品		輸出	1,227	1,343	
	輸入	8,767	12,001		
	計	9,994	13,344		
特殊品	金属くず	輸出	21	31	
		輸入	42	61	
		計	63	93	
	廃棄物(廃土砂)	輸出			
		輸入			
		計			
	取合せ品	輸出	312	698	
		輸入	1,108	1,154	
		計	1,420	1,851	
	その他	輸出	3,154	5,388	
輸入		1,487	2,392		
計		4,642	7,780		
分類不能のもの	輸出				
	輸入				
	計				
合計	輸出	12,926	18,837		
	輸入	29,893	39,361		
	計	42,819	58,197		

4) 取扱個数 (TEU) の設定

以下の方法により外貿公共コンテナ取扱個数 (TEU) を推計した。

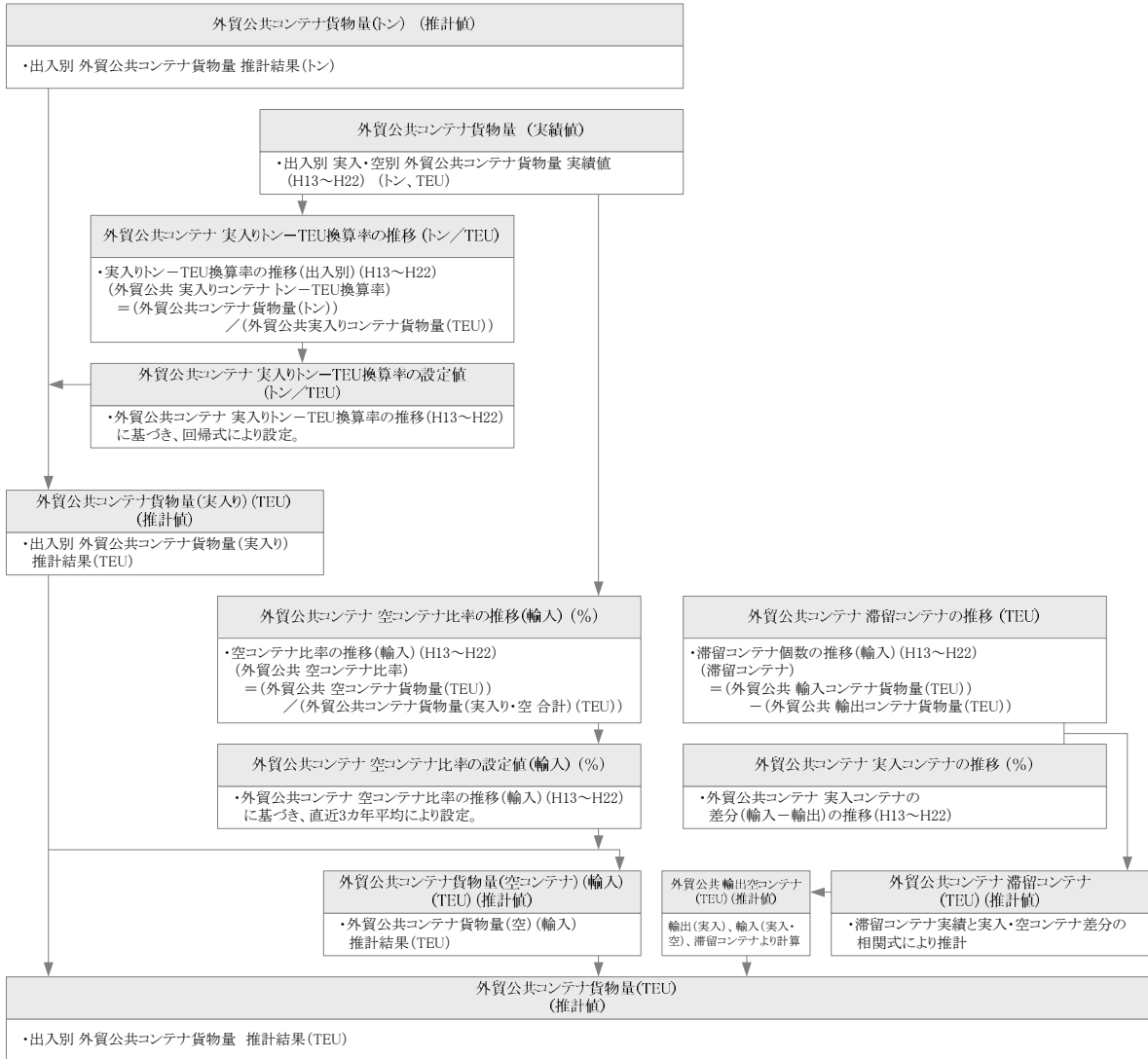


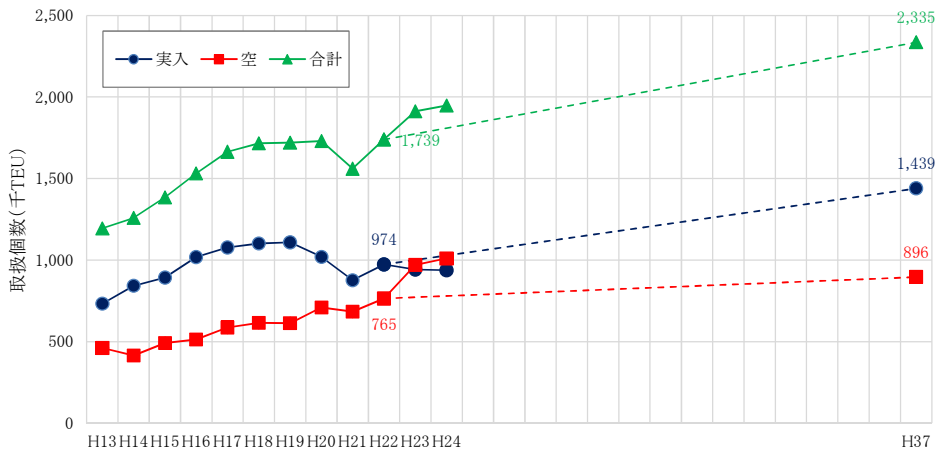
図 II - 1-11 取扱個数 (TEU) の推計フロー

目標年次における外貿公共コンテナ取扱個数等の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

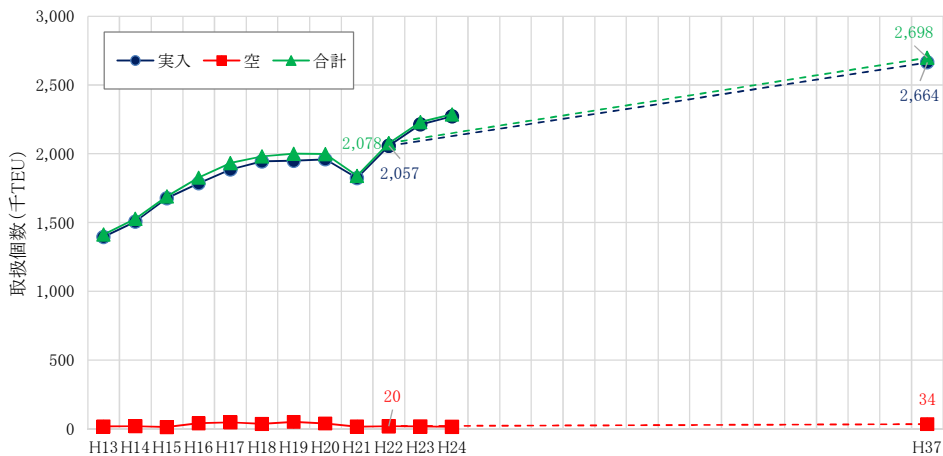
表Ⅱ- 1-33 外貿公共コンテナ取扱個数等の推計結果

区分	出入	実入・空別	実績値										実績値(参考)		推計値
			H13 2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010	H23 2011	H24 2012	
実入コンテナ トーンTEU換算率 (トン/TEU)	輸出	実入	19.0	18.0	17.9	17.1	16.4	15.1	15.3	12.9	13.1	13.3	13.3	13.3	13.1
	輸入	実入	14.9	14.5	14.4	14.3	13.6	13.5	13.6	15.1	14.7	14.5	14.5	14.4	14.8
	計	実入	16.3	15.8	15.6	15.3	14.6	14.1	14.2	14.4	14.2	14.1	14.2	14.1	
空コンテナ比率 (%)	輸出	空	38.6%	33.0%	35.5%	33.5%	35.3%	35.8%	35.6%	41.0%	43.9%	44.0%	50.8%	51.9%	38.3%
	輸入	空	1.3%	1.3%	0.8%	2.3%	2.4%	1.8%	2.5%	1.9%	0.9%	1.0%	0.8%	0.6%	1.3%
	計	空	18.3%	15.6%	16.4%	16.5%	17.6%	17.6%	17.8%	20.1%	20.6%	20.6%	23.9%	24.2%	18.5%
コンテナ個数 (千TEU)	輸出	実入	733	843	893	1,019	1,077	1,101	1,108	1,020	876	974	941	938	1,624
		空	461	415	492	513	587	615	612	709	684	765	971	1,010	894
		計	1,194	1,258	1,384	1,531	1,664	1,716	1,721	1,729	1,560	1,739	1,913	1,948	2,518
	輸入	実入	1,395	1,507	1,678	1,785	1,886	1,945	1,949	1,959	1,823	2,057	2,213	2,272	3,049
		空	18	19	13	41	47	35	50	39	16	20	18	15	34
		計	1,413	1,526	1,690	1,827	1,934	1,980	2,000	1,998	1,839	2,078	2,231	2,287	3,083
計	実入	2,129	2,350	2,570	2,804	2,963	3,046	3,058	2,979	2,699	3,031	3,155	3,210	4,673	
	空	478	435	505	554	635	650	663	748	701	785	989	1,025	928	
滞留 コンテナ	個数	219	268	306	295	270	264	279	269	279	339	319	339	363	
	シェア	8.4%	9.6%	10.0%	8.8%	7.5%	7.2%	7.5%	7.2%	8.2%	8.9%	7.7%	8.0%	7.2%	
コンテナ貨物量 (千トン)	輸出	実入	13,947	15,188	15,998	17,448	17,607	16,645	16,929	13,148	11,446	12,926	12,504	12,491	21,436
	輸入	実入	20,799	21,923	24,190	25,524	25,673	26,343	26,492	29,634	26,782	29,893	32,191	32,811	44,799
	計	実入	34,746	37,111	40,189	42,972	43,281	42,987	43,421	42,782	38,228	42,819	44,695	45,302	66,234

※(滞留コンテナ個数) = (輸入実入) - (輸出実入) + (輸入空コン) - (輸出空コン)
 ※従来の「滞留コンテナ個数」は、「実入差分(輸入-輸出)」と「滞留コンテナ実績」の相関式により推計



図Ⅱ- 1-12 外貿コンテナ輸出取扱個数の推移と推計値



図Ⅱ- 1-13 外貿コンテナ輸入取扱個数の推移と推計値

(3) 外貿公共在来貨物取扱量の設定

目標年次における外貿公共在来貨物取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-34 外貿公共在来貨物取扱量の設定

(単位:千トン)

品目	出入	実績値		推計方法	
		H22	H30代後半		
農水産品	米穀類	輸出 303	297	外貿公共貨物量推計値から、外貿公共コンテナ貨物量推計値を除いたものを外貿公共在来貨物量推計値とした。	
		輸入 計	297		
	野菜・果物	輸出	660		741
		輸入 計	660		741
	水産品	輸出	16		19
		輸入 計	16		19
その他	輸出				
	輸入 計				
林産品	原木	輸出 計			
	製材	輸出	6		3
		輸入 計	199		215
	計	205	218		
その他	輸出	24	8		
	輸入 計	24	8		
鉱産品	石炭	輸出 98	99		
		輸入 計	99		
	砂利・砂	輸出			
		輸入 計			
	原油	輸出			
		輸入 計			
その他	輸出	110	71		
	輸入 計	110	71		
金属機械工業品	鉄鋼	輸出 12	23		
		輸入 計	85		
	非鉄金属 金属類	輸出	7	22	
		輸入 計	4	8	
	輸送機械 (フェリー除)	輸出	1	1	
		輸入 計	0	0	
	その他	輸出	11	16	
		輸入 計	1	2	
	計	13	18		
化学工業品	石油類	輸出 計			
	セメント	輸出			
		輸入 計	2	4	
	計	2	4		
その他	輸出	55	88		
	輸入 計	55	88		
軽工業品	紙・パルプ	輸出 147	148		
		輸入 計	148		
	砂糖	輸出			
		輸入 計			
	その他	輸出	2	3	
		輸入 計	2	3	
雑工業品	輸出	4	6		
	輸入 計	4	6		
特殊品	金属くず	輸出 608	650		
		輸入 計	4		
	計	609	654		
	廃棄物(廃土砂)	輸出			
		輸入 計			
	取合せ品	輸出	0	0	
		輸入 計	0	0	
	その他	輸出	1	1	
輸入 計		1	1		
分類不能のもの	輸出				
	輸入 計				
合計	輸出	645	714		
	輸入	1,671	1,799		
	計	2,316	2,513		

(4) 外貿専用貨物取扱量の設定

目標年次における外貿専用貨物取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-35 外貿専用貨物取扱量の設定

(単位:千トン)

品目	出入	実績値		推計方法
		H22	H30代後半	
農水産品	米穀類	輸出		外貿専用貨物量は、近年取扱いが減少しているため、現状程度を見込むこととして推計した。
		輸入		
		計		
	野菜・果物	輸出		
	輸入			
	計			
	水産品	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
林産品	原木	輸出		
		輸入		
	計			
	製材	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
鉱産品	石炭	輸出		
		輸入		
		計		
	砂利・砂	輸出		
	輸入			
	計			
	原油	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
金属機械工業品	鉄鋼	輸出	3	
		輸入	10	
		計	14	
	非鉄金属	輸出		
	金属類	輸入	1	
	計	1		
	輸送機械 (フェリー除)	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
化学工業品	石油類	輸出		
		輸入		
	計			
	セメント	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
軽工業品	紙・パルプ	輸出		
		輸入		
	計			
	砂糖	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
雑工業品	輸出			
	輸入			
	計			
特殊品	金属くず	輸出		
		輸入		
		計		
	廃棄物(廃土砂)	輸出		
	輸入			
	計			
	取合せ品	輸出		
	輸入			
	計			
	その他	輸出		
	輸入			
	計			
分類不能のもの	輸出			
	輸入			
	計			
合計	輸出	3	3	
	輸入	11	11	
	計	15	15	

1-2-3 内貿貨物取扱量の設定（ベース貨物量）

(1) 内貿公共貨物取扱量の設定

1) 推計方針

目標年次における内貿公共貨物の取扱量（国際フィーダー除く）の設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ- 1-36 内貿公共貨物取扱量の設定の考え方

推計の種類	取扱貨物量の状況	推計方法
I 型 (主要品目型)	基準年次（H22）における出入別品目別貨物量が出入別合計の 5% 以上の貨物（主要品目と設定）	<ul style="list-style-type: none"> 品目動向を鑑み、以下から選択 一時系列回帰 過去 10 年最大値 現状維持
II 型 (振動型)	主要品目以外で、過去 5 カ年の取扱量に増減のある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 過去 5 カ年の平均値を見込む
III 型 (増加型)	主要品目以外で、基準年次（H22）の取扱量が、過去の取扱量の推移と比べて増加傾向にある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 増加傾向が顕著な品目についてはトレンド推計 それ以外については、現状維持とする
IV 型 (減少型)	主要品目以外で、基準年次（H22）の取扱量が、過去の取扱量の推移と比べて減少傾向にある貨物	<ul style="list-style-type: none"> 近年の動向を踏まえ、現状維持とする
V 型 (不定期型)	主要品目以外で、過去 5 カ年のうち、3 年以上取扱いがない貨物	<ul style="list-style-type: none"> 取扱いなし

※ 1 内貿貨物の主要品目（27 品目別輸出入別貨物量シェア 5% 以上）については、東京港として今後も維持拡大を図る貨物として、過去の動向を鑑み、少なくとも現状維持は目指すものとした。

※ 2 主要品目の設定条件は、品目別出入別合計貨物の約 8 割を占める品目とし、内貿で 5% 以上の品目とする。

2) 内貿公共貨物取扱量（国際フィーダー除く）の設定

目標年次における内貿公共貨物の取扱量と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 II - 1-37 内貿公共貨物（国際フィーダー除く）の主要品目の設定

品目	出入	実績値		推計値		推計方法
		H22	H30代後半	H30代後半	類型	
農水産品	米穀類	移出	34	34	IV型	現状維持
		移入	45	45	II型	過去5年間の平均
		計	80	79		
	野菜・果物	移出	32	29	II型	過去5年間の平均
		移入	45	48	II型	過去5年間の平均
		計	77	77		
	水産品	移出	24	12	II型	過去5年間の平均
		移入	30	21	II型	過去5年間の平均
		計	53	34		
	その他	移出	10	13	II型	過去5年間の平均
移入		17	17	II型	過去5年間の平均	
計		28	29			
林産品	原木	移出	0	0	II型	過去5年間の平均
		移入	4	3	II型	過去5年間の平均
		計	4	3		
	製材	移出	23	21	II型	過去5年間の平均
		移入	13	13	II型	過去5年間の平均
		計	36	34		
	その他	移出	16	16	III型	現状維持
		移入	7	7	IV型	現状維持
		計	23	23		
	鉱産品	石炭	移出	0	1	II型
移入			1	2	II型	過去5年間の平均
計			1	3		
砂利・砂		移出	14	26	II型	過去5年間の平均
		移入	1,426	2,238	I型	過去10年最大値
		計	1,441	2,264		
原油		移出	0	0	II型	過去5年間の平均
		移入	0	0	V型	取扱なし
		計	0	0		
その他		移出	45	45	III型	現状維持
	移入	63	69	II型	過去5年間の平均	
	計	108	114			
金属機械工業品	鉄鋼	移出	60	91	II型	過去5年間の平均
		移入	274	334	II型	過去5年間の平均
		計	334	424		
	非鉄金属 金属類	移出	56	72	II型	過去5年間の平均
		移入	79	74	II型	過去5年間の平均
		計	135	146		
	輸送機械 (フェリー除く)	移出	1,862	2,564	I型	時系列対数回帰
		移入	857	1,336	I型	時系列対数回帰
		計	2,719	3,900		
	その他	移出	147	159	II型	過去5年間の平均
移入		71	88	II型	過去5年間の平均	
計		219	246			
化学工業品	石油類	移出	39	46	II型	過去5年間の平均
		移入	1	1	II型	過去5年間の平均
		計	40	48		
	セメント	移出	51	45	II型	過去5年間の平均
		移入	601	601	I型	現状維持
		計	651	645		
	その他	移出	159	164	II型	過去5年間の平均
		移入	169	205	II型	過去5年間の平均
		計	328	369		
	軽工業品	紙・パルプ	移出	180	200	II型
移入			1,789	2,161	I型	過去10年最大値
計			1,969	2,361		
砂糖		移出	12	13	II型	過去5年間の平均
		移入	54	54	II型	過去5年間の平均
		計	67	67		
その他		移出	511	741	I型	時系列対数回帰
		移入	337	350	II型	過去5年間の平均
		計	848	1,092		
雑工業品		移出	196	234	II型	過去5年間の平均
	移入	76	138	II型	過去5年間の平均	
	計	273	372			
特殊品	金属くず	移出	23	23	IV型	現状維持
		移入	24	24	IV型	現状維持
		計	47	47		
	廃棄物(廃土砂)	移出	1,698	1,994	I型	過去10年最大値
		移入	6	21	II型	過去5年間の平均
		計	1,704	2,015		
	取合せ品	移出	1,501	2,081	I型	過去10年最大値
		移入	822	1,450	I型	過去10年最大値
		計	2,323	3,531		
	その他	移出	367	506	I型	過去10年最大値
移入		212	212	III型	現状維持	
計		579	718			
フェリー	移出	3,604	3,604	別途	現状維持	
	移入	3,453	3,453	別途	現状維持	
	計	7,057	7,057			
合計	移出	10,665	12,735			
	移入	10,477	12,964			
	計	21,141	25,699			
合計(フェリー除く)	移出	7,060	9,131			
	移入	7,024	9,511			
	計	14,084	18,642			

(2) 内貿公共ユニット貨物取扱量の設定

1) 品目別ユニット化率の設定

① 推計方針

ユニット化率の設定の考え方は、次のとおりである。

$$(\text{ユニット化率}) = (\text{内貿公共ユニット貨物量}) / (\text{内貿公共貨物量})$$

表 II - 1-38 ユニット化率の設定の考え方

推計の種類	取扱貨物量の状況	推計方法
I型 (トレンド型)	過去のユニット化率の推移トレンドが高い貨物	時系列回帰
II型 (振動型)	過去5カ年のユニット化率が増減している貨物	過去5カ年の平均値
III型 (増加型)	ユニット化率が増加傾向にあるが、トレンドは低い貨物	現状維持
IV型 (減少型)	ユニット化率が減少傾向にある貨物	現状維持
V型 (不定期型)	過去5カ年のうち、3年以上ユニット化されていない貨物	取扱なし

2) 品目別ユニット貨物取扱量の設定

目標年次における内貿公共貨物のユニット貨物量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-40 内貿公共ユニット貨物量の設定

(単位:千トン)

品目	出入	推計値		推計方法	
		H22	H30代後半		
農水産品	米穀類	移出	32	33	内貿公共貨物品目別取扱量の設定値に、品目別ユニット化率を乗じることにより、ユニット貨物量を推計した。
		移入	16	16	
		計	48	48	
	野菜・果物	移出	21	18	
		移入	39	41	
		計	61	59	
	水産品	移出	17	10	
		移入	9	5	
		計	26	15	
	その他	移出	3	7	
移入		17	17		
計		20	23		
林産品	原木	移出	0	0	
		移入	0	0	
		計	0	0	
	製材	移出	3	3	
		移入	9	9	
		計	12	12	
	その他	移出	14	13	
		移入	5	5	
		計	19	18	
	鉱産品	石炭	移出	0	1
移入			0	0	
計			0	1	
砂利・砂		移出	7	12	
		移入	1	4	
		計	7	16	
原油		移出	0	0	
		移入	0	0	
		計	0	0	
その他		移出	0	0	
	移入	8	8		
	計	8	9		
金属機械工業品	鉄鋼	移出	20	49	
		移入	20	36	
		計	39	85	
	非鉄金属 金属類	移出	30	34	
		移入	14	15	
		計	43	49	
	輸送機械 (フェリー除)	移出	1,808	2,490	
		移入	828	1,292	
		計	2,636	3,782	
	その他	移出	133	151	
移入		66	83		
計		199	234		
化学工業品	石油類	移出	20	27	
		移入	1	1	
		計	21	27	
	セメント	移出	1	1	
		移入	1	2	
		計	2	3	
	その他	移出	141	145	
		移入	78	128	
		計	219	273	
	軽工業品	紙・パルプ	移出	170	198
移入			1,400	1,904	
計			1,571	2,101	
砂糖		移出	12	13	
		移入	54	54	
		計	67	67	
その他		移出	486	709	
		移入	224	322	
		計	711	1,031	
雑工業品		移出	160	191	
	移入	63	114		
	計	223	305		
特殊品	金属くず	移出	1	2	
		移入	9	8	
		計	10	10	
	廃棄物(廃土砂)	移出	4	4	
		移入	0	1	
		計	5	5	
	取合せ品	移出	1,386	2,081	
		移入	780	1,450	
		計	2,166	3,531	
	その他	移出	350	497	
移入		173	185		
計		523	682		
分類不能のもの	移出				
	移入				
	計				
合計	移出	4,822	6,688		
	移入	3,815	5,701		
	計	8,638	12,389		

(3) 内貿公共在来貨物取扱量の設定

目標年次における内貿公共在来貨物量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-41 内貿公共在来貨物量の設定

(単位:千トン)

品目	出入	実績値		推計方法
		H22	H30代後半	
農水産品	米穀類	移出	2	1
		移入	30	30
		計	32	31
	野菜・果物	移出	11	11
		移入	6	6
		計	17	18
	水産品	移出	7	3
		移入	20	16
		計	27	19
	その他	移出	7	6
移入		0	0	
計		7	6	
林産品	原木	移出		
		移入	4	3
		計	4	3
	製材	移出	20	18
		移入	4	4
	計	24	22	
その他	移出	2	3	
	移入	2	1	
計	3	4		
鉱産品	石炭	移出		
		移入	1	1
	計	1	1	
	砂利・砂	移出	8	14
		移入	1,426	2,234
	計	1,433	2,248	
	原油	移出		
		移入		
その他	移出	44	44	
	移入	56	61	
計	100	105		
金属機械工業品	鉄鋼	移出	40	42
		移入	255	298
		計	295	339
	非鉄金属 金属類	移出	26	38
		移入	65	59
	計	92	97	
	輸送機械 (フェリー除)	移出	54	74
		移入	29	45
	計	82	119	
	その他	移出	14	8
移入		6	5	
計	20	12		
化学工業品	石油類	移出	18	19
		移入	1	1
		計	19	20
	セメント	移出	50	44
		移入	600	599
	計	649	643	
その他	移出	18	19	
	移入	91	77	
計	109	96		
軽工業品	紙・パルプ	移出	9	3
		移入	389	257
		計	398	260
	砂糖	移出		
		移入		
計				
その他	移出	24	32	
	移入	113	28	
計	137	60		
雑工業品	移出	36	44	
	移入	13	24	
	計	50	67	
特殊品	金属くず	移出	22	21
		移入	15	16
		計	37	37
	廃棄物(廃土砂)	移出	1,694	1,990
		移入	5	20
	計	1,699	2,010	
	取合せ品	移出	115	
		移入	42	
計	157			
その他	移出	17	9	
	移入	39	27	
計	56	36		
分類不能のもの	移出			
移入				
計				
フェリー	移出			
移入				
計				
合計	移出	2,238	2,443	
	移入	3,209	3,810	
	計	5,446	6,254	

内貿公共貨物推計値(国際フェリー除く)から、内貿公共ユニット貨物、及び内貿フェリー貨物を除いたものを内貿公共在来貨物推計値とした。

(4) 内貿フェリー貨物取扱量の設定

目標年次における内貿フェリー貨物量は、現在東京港に就航しているフェリー一航路（1航路）が維持されるものとする。

表Ⅱ-1-42 内貿フェリー貨物量の設定

出入	実績値												推計値	推計方法
	H13 2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	基準年 2010	(参考) 2011	(参考) 2012	目標年 H37 2025	
移出	8,196	8,052	8,451	8,250	8,079	8,068	5,620	3,832	3,191	3,604	4,844	3,941	3,604	現状維持
移入	7,704	7,143	7,615	7,649	7,602	7,632	5,013	3,538	3,040	3,453	4,647	3,838	3,453	現状維持
計	15,900	15,195	16,066	15,899	15,681	15,699	10,634	7,370	6,231	7,057	9,491	7,779	7,057	

(5) 国際フィーダー貨物取扱量の設定

目標年次における国際フィーダー貨物量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-43 国際フィーダー貨物量の設定

品目	出入	推計値		推計方法	
		H22	H30代後半		
農水産品	米穀類	移出 移入 計	2 0 2	2 0 2	
	野菜・果物	移出	10	10	
		移入	3	3	
		計	14	14	
	水産品	移出	5	5	
		移入	8	8	
		計	13	13	
	その他	移出	31	31	
		移入	0	0	
		計	31	31	
林産品	原木	移出 移入 計			
	製材	移出	11	11	
		移入	1	1	
		計	11	11	
	その他	移出 移入 計	0 0 0	0 0 0	
鉱産品	石炭	移出 移入 計	0 0 1	0 0 1	
	砂利・砂	移出	0	0	
		移入	0	0	
	原油	移出 移入 計			
	その他	移出	9	9	
		移入	0	0	
計		9	9		
金属機械工業品	鉄鋼	移出 移入 計	0 1 1	0 1 1	国際フィーダー貨物は、大井コンテナふ頭、青海コンテナふ頭、品川コンテナふ頭で取り扱われている内貨貨物とし、過去の動向を踏まえ推計した。
	非鉄金属 金属類	移出	6	6	
		移入	1	1	
	輸送機械 (フェリー除)	移出	6	6	
		移入	46	46	
		計	52	52	
	その他	移出	8	8	
移入		9	9		
計		17	17		
化学工業品	石油類	移出 移入 計	0 0 0	0 0 0	
	セメント	移出	0	0	
		移入	0	0	
	その他	移出	18	18	
		移入	30	30	
軽工業品	紙・パルプ	移出 移入 計	12 1 13	12 1 13	
	砂糖	移出	0	0	
		移入	17	17	
		計	17	17	
	その他	移出	37	37	
		移入	26	26	
		計	63	63	
雑工業品	移出	52	52		
	移入	107	107		
特殊品	金属くず	移出 移入 計	1 1 1	1 1 1	
	廃棄物(廃土砂)	移出			
		移入			
	取合せ品	移出	269	269	
		移入	358	358	
		計	627	627	
	その他	移出	35	35	
		移入	2	2	
		計	37	37	
	分類不能のもの	移出			
移入					
フェリー	移出				
	移入				
合計	移出	513	513		
	移入	609	609		
	計	1,123	1,123		

1) 取扱個数 (TEU) の設定

目標年次における国際フィーダー取扱個数等の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 II - 1-44 国際フィーダー取扱個数等の推計結果

内航フィーダー貨物	種別	実績値												推計値			推計方法
		H13 2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	基準年 2010	(参考) 2011	(参考) 2012	目標年 2025			
移出 (千TEU)	実入	23	17	12	15	19	26	33	38	36	44	43	55	44	1TEU当りトン数より 空コンテナ比率より		
	空	13	20	17	17	9	28	124	144	157	201	211	229	201			
	合計	36	37	28	32	27	53	157	182	192	245	254	284	245			
移入 (千TEU)	実入	19	19	20	24	22	36	45	78	65	58	61	57	58	1TEU当りトン数より 空コンテナ比率より		
	空	8	4	1	3	14	18	16	2	2	3	4	1	3			
	合計	27	23	21	27	36	54	61	80	67	61	65	58	61			
合計 (千TEU)	実入	42	36	32	39	41	61	79	116	101	102	104	112	102			
	空	21	23	18	20	23	46	140	146	158	204	215	230	204			
	合計	63	59	50	59	63	107	218	262	259	305	319	342	305			
空コンテナ比率	移出	37%	53%	59%	53%	31%	52%	79%	79%	81%	82%	83%	81%	82%	H22実績 H22実績		
	移入	30%	17%	5%	10%	39%	34%	26%	3%	3%	4%	6%	2%	4%			
	合計	34%	39%	36%	33%	36%	43%	64%	56%	61%	67%	67%	67%				
1TEU当りトン数(実入)	移出	10.72	14.66	18.12	17.00	12.30	9.49	9.02	13.01	10.59	11.72	11.28	10.82	11.72	H22実績 H22実績		
	移入	10.07	11.48	13.11	13.28	9.95	8.26	9.13	8.90	9.29	10.50	10.14	10.11	10.50			
	合計	10.43	13.00	14.94	14.73	11.04	8.78	9.08	10.25	9.75	11.03	10.61	10.46				

(6) 内貿専用貨物取扱量の設定

目標年次における内貿専用貨物量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 II - 1-45 内貿専用貨物量の設定

(単位:千トン)

品目	出入	実績値	推計値	推計方法
		H22	H30代後半	
農水産品	米穀類	移出 移入 計		
	野菜・果物	移出 移入 計		18 18
	水産品	移出 移入 計		8 8
	その他	移出 移入 計		
林産品	原木	移出 移入 計		
	製材	移出 移入 計		
	その他	移出 移入 計		
鉱産品	石炭	移出 移入 計		
	砂利・砂	移出 移入 計	45 3,151 3,196	45 3,151 3,196
	原油	移出 移入 計	435 435	435 435
	その他	移出 移入 計		
金属機械工業品	鉄鋼	移出 移入 計	8 838 846	8 838 846
	非鉄金属 金属類	移出 移入 計		
	輸送機械 (フェリー除)	移出 移入 計		
	その他	移出 移入 計	0 0	
化学工業品	石油類	移出 移入 計	123 3,701 3,824	123 3,701 3,824
	セメント	移出 移入 計	1,702 1,702	1,702 1,702
	その他	移出 移入 計		
軽工業品	紙・パルプ	移出 移入 計		
	砂糖	移出 移入 計		
	その他	移出 移入 計	71 71	71 71
雑工業品	移出 移入 計			
特殊品	金属くず	移出 移入 計	0 0	0 0
	廃棄物(廃土砂)	移出 移入 計		
	取合せ品	移出 移入 計	1 1	1 1
	その他	移出 移入 計	6 17 24	6 17 24
分類不能のもの	移出 移入 計			
フェリー	移出 移入 計			
合計	移出 移入 計	254 9,845 10,099	254 9,871 10,125	

内貿専用貨物量は、平成13年以降一貫して減少傾向にあり、品目別にみても殆どの品目が減少傾向となっていることから、現状程度を見込むこととして推計した。

1-2-4 航路別外貿コンテナ取扱個数（TEU）の設定

(1) 航路別外貿コンテナ取扱個数（TEU）の設定

目標年次における航路別外貿コンテナ取扱個数の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

航路別貨物量の算出においては、基準年以降の平成 23 年、平成 24 年のデータを活用する。

表 II - 1-46 航路別外貿コンテナ取扱個数（TEU）の設定 (千TEU)

航路名	実入・空別	実績値 H22	推計値 H30代後半	推計方法
01 世界一周	実入 空 計			取扱なし 取扱なし
02 北米西岸(メキシコ含む)	実入 空 計	453 117 570	643 154 799	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
03 北米東岸(カリビヤ海含む)	実入 空 計	123 41 163	202 55 259	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
04 北欧・地中海	実入 空 計	359 74 433	420 71 484	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
05 南米西岸	実入 空 計	13 2 15	28 6 35	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
06 南米東岸	実入 空 計			取扱なし 取扱なし
07 南米東岸(南ア)	実入 空 計			取扱なし 取扱なし
08 アフリカ	実入 空 計			取扱なし 取扱なし
09 オセアニア	実入 空 計	21 7 27	23 12 37	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
10 印パ・ペルシア・ベンガル	実入 空 計	23 1 24	36 2 36	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
11 東南アジア	実入 空 計	1,024 131 1,156	1,698 197 1,838	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
12 台湾	実入 空 計	20 3 23		取扱なし 取扱なし
13 韓国	実入 空 計	135 54 189	194 68 269	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
14 中国(ホンコン含む)	実入 空 計	862 354 1,216	1,323 469 1,844	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
15 ナホトカ	実入 空 計			取扱なし 取扱なし
16 不定期航路	実入 空 計	0 0 0	0 0 0	H23・H24航路比率の平均値 H23・H24航路比率の平均値
00 合計	実入 空 計	3,031 785 3,816	4,568 1,033 5,601	

2. 入港最大標準船型

2-1 入港最大標準船型

東京港における最大の水深・延長を有する施設の水深・延長に対応する標準的な船舶のトン数を入港最大標準船型として設定する。

当港の最大の水深・延長を有する施設	水深	延長	利用船舶の種類	対応する標準的な船舶のトン数
外貿コンテナバース (大井ふ頭・青海ふ頭・ 中央防波堤外側・ 新海面)	15～16.5m	400m	コンテナ船	150,000DWT

2-2 船舶の利用状況

船舶の種類別、トン階級別の過去10年間の利用状況は次のとおりである。

表Ⅱ-2-1 外航船舶の利用状況

外内別	種別	トン階級	実績値										実績値(参考)			
			H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24		
外航船	合計	5～99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		100～499	1	7	3	1	4	2	4	12	10	3	4	4	4	
		500～999	63	54	38	34	41	21	13	6	9	4	3	5		
		1,000～2,999	404	438	569	502	530	517	517	477	387	458	369	423		
		3,000～5,999	1,041	820	929	894	833	600	445	402	383	280	149	176		
		6,000～9,999	1,020	1,198	1,540	1,892	2,392	2,566	2,458	2,188	2,275	2,472	2,640	2,595		
		10,000～19,999	1,259	1,310	1,453	1,414	1,340	1,348	1,361	1,282	1,133	1,142	1,264	931		
		20,000～29,999	241	219	186	156	138	131	168	199	344	516	513	551		
		30,000～39,999	237	183	191	228	273	236	250	236	159	158	178	270		
		40,000～49,999	631	498	426	451	321	230	190	290	401	189	161	195		
		50,000～59,999	334	378	519	484	608	561	467	354	378	450	465	429		
		60,000～69,999	297	367	310	179	202	279	332	359	149	135	155	153		
		70,000～79,999	-	-	-	133	145	217	255	266	288	230	152	116		
		80,000～89,999	-	-	-	-	-	-	-	-	9	5	-	19		
		90,000～99,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	89	82		
		100,000～	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	15	7		
	合計	5,528	5,472	6,164	6,368	6,827	6,708	6,460	6,071	5,925	6,128	6,157	5,956			
外航	うちコンテナ船	5～99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		100～499	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2		
		500～999	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-		
		1,000～2,999	59	62	63	40	28	35	30	64	18	1	-	-		
		3,000～5,999	608	372	484	538	537	402	286	296	272	200	106	135		
		6,000～9,999	900	1,084	1,455	1,742	2,157	2,307	2,226	1,978	2,036	2,219	2,395	2,384		
		10,000～19,999	1,094	1,151	1,320	1,294	1,219	1,235	1,252	1,176	1,046	1,075	1,192	892		
		20,000～29,999	159	146	134	111	103	94	143	176	331	498	485	527		
		30,000～39,999	218	171	180	218	266	226	241	231	153	152	159	261		
		40,000～49,999	630	498	410	424	302	221	187	283	392	183	155	188		
		50,000～59,999	333	377	518	484	608	560	466	353	372	450	465	428		
		60,000～69,999	297	364	307	177	202	279	330	357	147	132	153	153		
		70,000～79,999	-	-	-	133	145	217	255	266	288	230	152	116		
		80,000～89,999	-	-	-	-	-	-	-	-	9	5	-	19		
		90,000～99,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	89	82		
		100,000～	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	15	7		
	小計	4,298	4,225	4,871	5,161	5,569	5,576	5,417	5,180	5,064	5,231	5,366	5,194			
外航	うち客船	5～99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		100～499	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		500～999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		1,000～2,999	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-		
		3,000～5,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		6,000～9,999	-	2	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-		
		10,000～19,999	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		20,000～29,999	19	13	4	7	2	4	3	3	1	1	-	4		
		30,000～39,999	-	-	1	3	-	-	-	-	-	1	-	1		
		40,000～49,999	-	-	-	3	1	1	-	-	3	-	-	-		
		50,000～59,999	-	-	-	-	-	1	1	1	5	-	-	-		
		60,000～69,999	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-		
		70,000～79,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		80,000～89,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		90,000～99,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		100,000～	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	小計	21	17	7	14	3	7	5	4	10	2	-	5			
外航	その他貨物船等	5～99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		100～499	1	7	3	1	3	2	4	12	10	3	4	2		
		500～999	63	54	38	34	40	21	12	6	9	4	3	5		
		1,000～2,999	345	376	506	461	502	482	487	413	369	457	369	423		
		3,000～5,999	433	448	445	356	296	198	159	106	111	80	43	41		
		6,000～9,999	120	112	84	150	235	258	231	210	239	253	245	211		
		10,000～19,999	163	158	132	120	121	113	109	106	87	67	72	39		
		20,000～29,999	63	60	48	38	33	33	22	20	12	17	28	20		
		30,000～39,999	19	12	10	7	7	10	9	5	6	5	19	8		
		40,000～49,999	1	-	16	24	18	8	3	7	6	6	6	7		
		50,000～59,999	1	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1		
		60,000～69,999	-	2	3	2	-	-	2	2	1	3	2	-		
			小計	1,209	1,230	1,286	1,193	1,255	1,125	1,038	887	851	895	791	757	

※コンテナ船：フルコンテナ船、セミコンテナ船の合計

※その他貨物船等：コンテナ船、客船を除く船舶の合計

2-3 入港船舶隻数の推計

(1) 入港船舶隻数の推計方針

次のフローに従い、入港船舶隻数を設定する。

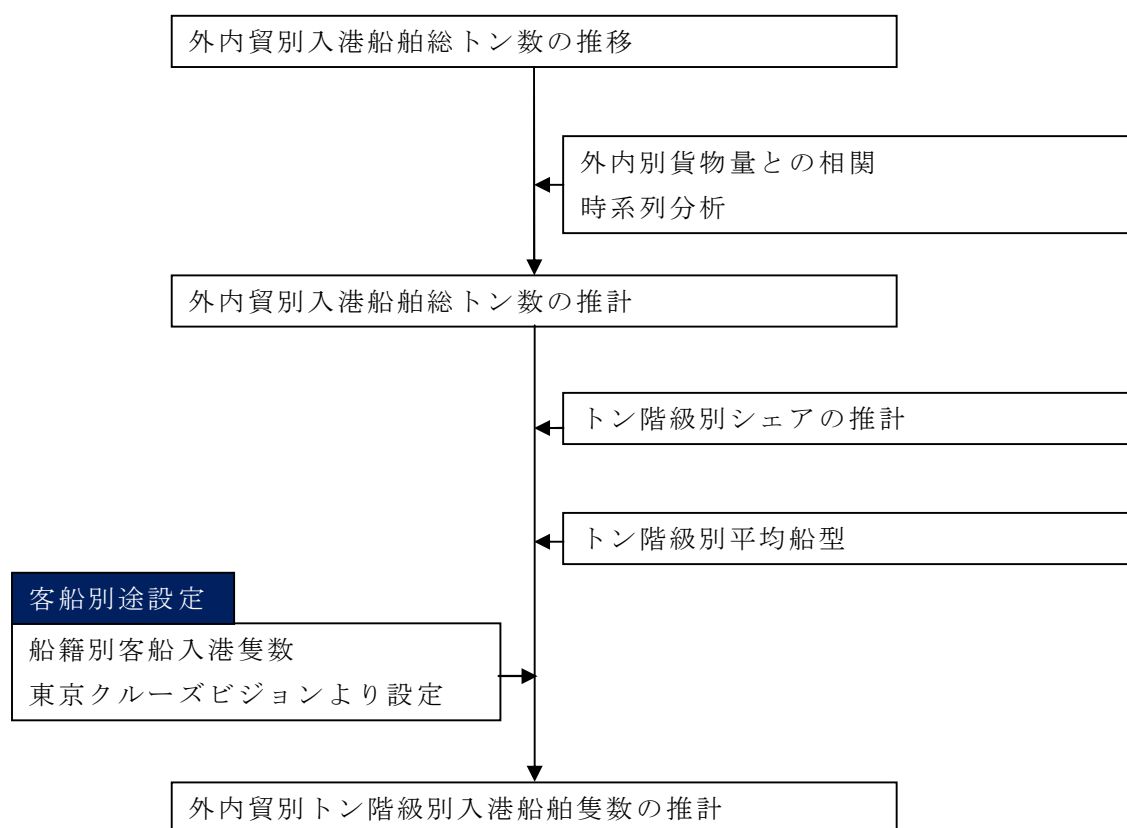


図 II - 2-1 入港船舶隻数の設定フロー

3. 港湾利用者数

3-1 港湾利用者数の設定の方針

次のフローに従い、港湾利用者数を設定する。

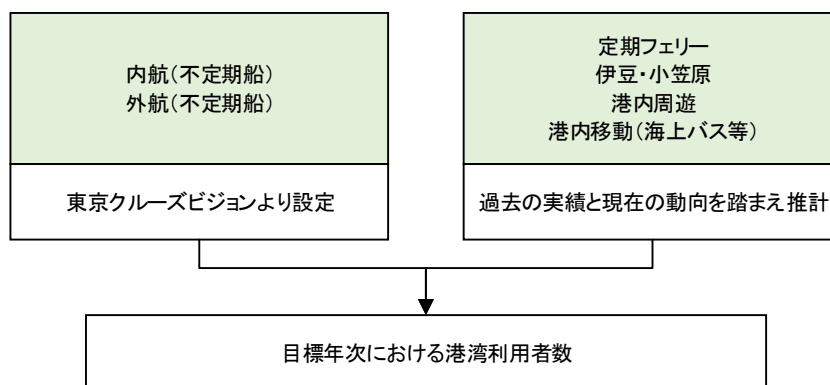


図 II - 3-1 港湾利用者数の設定フロー

3-2 港湾利用者数の設定

港湾利用者数の推計方法及び推計結果は、以下のとおりである。

表 II - 3-1 港湾利用者数の推計方法

種類	種類	(単位:千人)																	推計方法	回帰式等	
		2000 H12	2001 H13	2002 H14	2003 H15	2004 H16	2005 H17	2006 H18	2007 H19	2008 H20	2009 H21	2010 H22	2011 H23	2012 H24	2025 H37	7次改訂	a:係数	b:定数項			
船舶乗降客数	内航(不定期船)								15	7	8	8	11	13	41	120	東京クルーズビジョンによる				
	外航(不定期船)								3	6	18	1	1	2	340	40	東京クルーズビジョンによる				
	定期フェリー航路	106	95	42	43	32	45	32	36	28	24	26	29	26	35	30	北海道航路抜港後のH20-H24の平均値にフェリー大型化(新造船)効果1.33倍(旅客定員の増分)を見込む	-	-		
	伊豆・小笠原航路	396	481	591	612	604	604	698	582	565	584	560	512	589	773	720	世界遺産登録前後のH22-H24の増分を年換算(29÷2=14.5(千人増/年))しH27までの13年分を乗じて加算 密増分の設定に当たっては震災翌年のH23を除く	14,164	248,789		
	港内周遊	877	617	873	952	1,113	884	885	974	1,027	978	1,084	976	1,120	1,591	1,020	H17-H24 時系列回帰 震災翌年のH23を除いた回帰式を採用 客平成17年に運河メンテナンスが確定され、運河を観光資源として活用する取り組みが開始されたことから、推計に用いるデータはH17以降のもの	35,436	279,387		
	港内移動(海上バス等)											1,655	1,894	1,572	2,058	4,220	4,870	H21-H24 時系列回帰 震災翌年のH23を除いた回帰式を採用 客統計上、有効データとして活用できるものが、H21以降であったため、H21以降のデータを整理し、推計を実施	127,008	967,500	
合計	合計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,267	3,574	3,102	3,809	7,000	6,800					

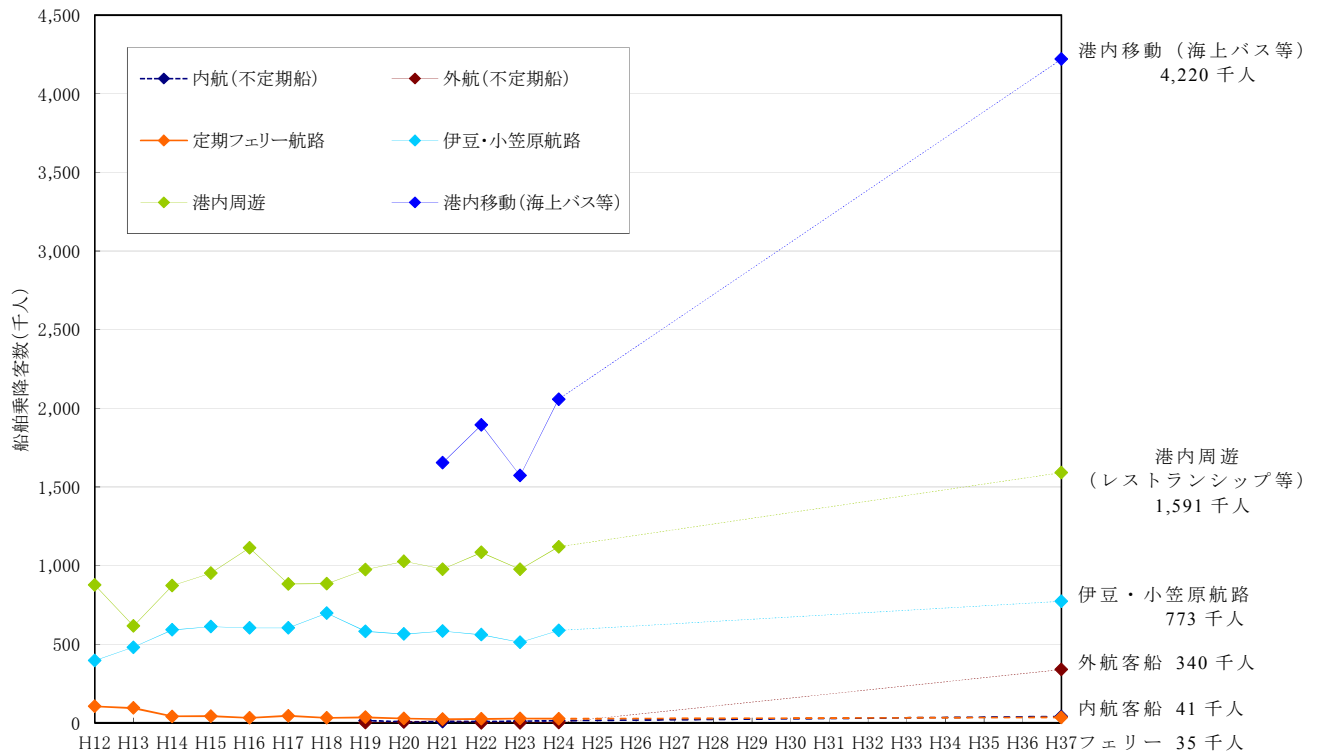


図 II - 3-2 港湾利用者数の推計結果

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置に関する資料

目 次

III 港湾施設の規模及び配置	III-1
1. 公共埠頭計画	III-1
1-1 公共埠頭計画.....	III-1
1-2 外内貿コンテナ埠頭計画.....	III-15
1-3 内貿ユニットロード埠頭計画.....	III-34
1-4 外貿埠頭計画.....	III-37
1-5 内貿埠頭計画.....	III-41
2. 旅客船埠頭計画	III-44
2-1 旅客船埠頭の現況.....	III-44
2-2 旅客船埠頭計画の必要性.....	III-45
2-3 旅客船埠頭の規模及び配置.....	III-46
3. 旅客船埠頭（小型棧橋）計画	III-48
3-1 旅客船埠頭（小型棧橋）の現況.....	III-48
3-2 旅客船埠頭（小型棧橋等）計画の必要性.....	III-50
3-3 旅客船埠頭（小型棧橋等）の規模及び配置.....	III-51
4. 木材取扱施設計画	III-52
4-1 木材取扱施設の現況.....	III-52
4-2 木材取扱施設計画の必要性.....	III-52
4-3 木材取扱施設の規模及び配置.....	III-52
5. 専用埠頭計画	III-55
5-1 専用埠頭の現況.....	III-55
5-2 専用埠頭計画の必要性.....	III-56
5-3 専用埠頭の規模及び配置.....	III-56
6. 水域施設計画	III-58
6-1 航路計画.....	III-58
6-2 泊地計画.....	III-60
6-3 南部地区及び東部地区における水域施設計画の考え方（参考）.....	III-63
6-4 操船例図.....	III-64

7. 外郭施設計画	III-79
7-1 防波堤計画	III-79
8. 小型船だまり計画	III-85
8-1 小型船だまりの現況	III-85
8-2 小型船だまり計画の必要性	III-86
8-3 今回計画する小型船だまりの規模及び配置	III-86
8-4 静穏度検討	III-89
9. 臨港交通施設計画	III-93
9-1 主要な臨港道路の現況	III-93
9-2 臨港道路計画の必要性	III-93
9-3 交通対策	III-93
10. マリーナ計画	III-95
10-1 マリーナの現況	III-95
10-2 マリーナ計画	III-97

III 港湾施設の規模及び配置

1. 公共埠頭計画

1-1 公共埠頭計画

1-1-1 公共埠頭の現況

(1) 公共埠頭の利用状況

公共埠頭の主要取扱貨物等の利用状況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-1 (1) 公共埠頭の利用状況

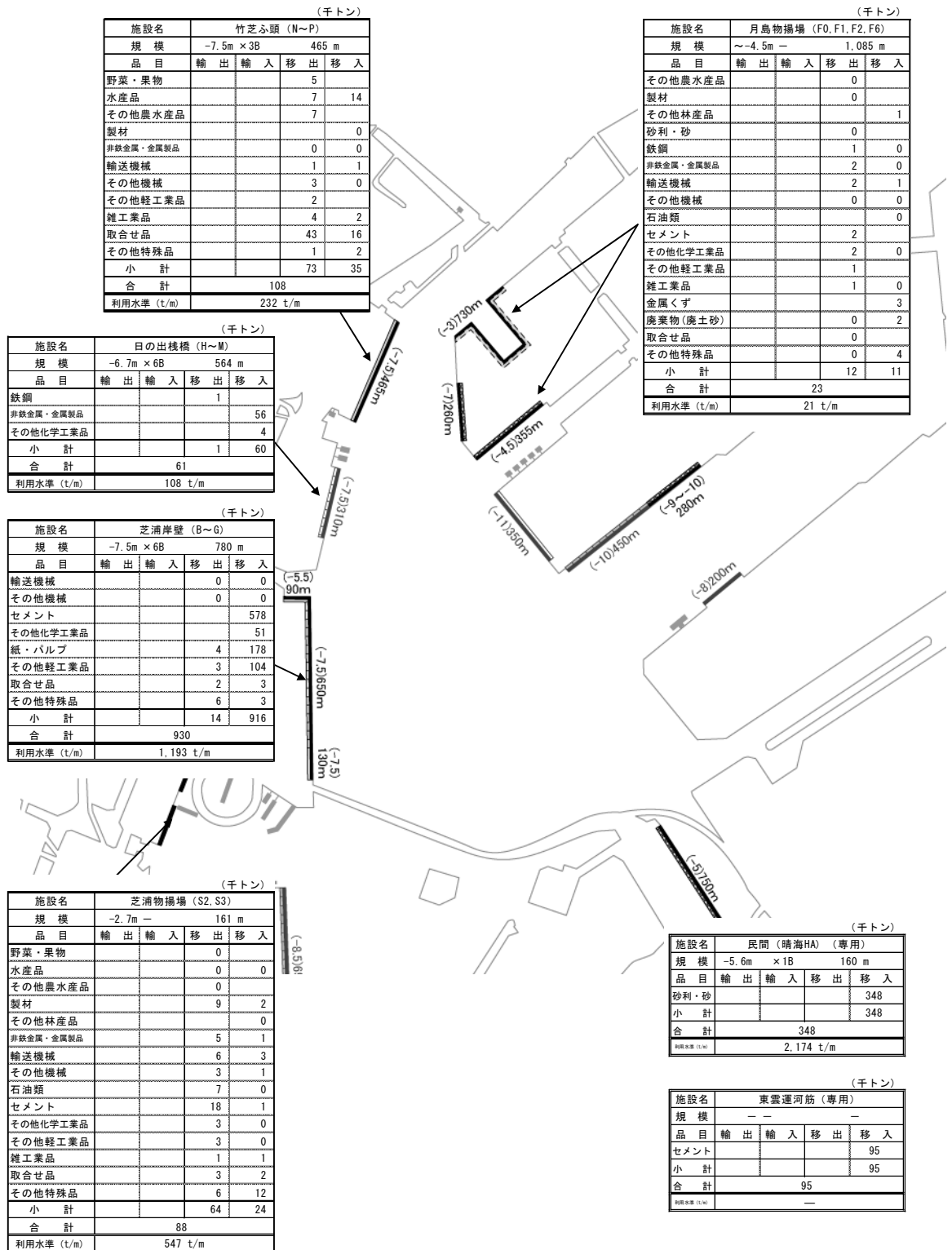
地区名		施設諸元 (平成 22 年)	主要取扱貨物等 (平成 22 年実績)	定期航路
内港 地区	芝浦 ふ頭	-7.5m×780m(6B) -5.5m×90m(1B)	セメント 596 千トン 紙・パルプ 181 千トン その他 240 千トン 合計 1,018 千トン	
	日の出 ふ頭	-6.7m×564m(6B)	非鉄金属 56 千トン 化学薬品 4 千トン 鉄鋼 0.7 千トン 合計 61 千トン	
	竹芝 ふ頭	-7.5m×465m(3B)	取合せ品 59 千トン 水産品 21 千トン 合計 21 千トン	内貿定期航路 伊豆航路 7 便/週 小笠原航路 5 便/月
	品川 ふ頭	-10m×555m(3B) -10m×190m(1B) -10m×380m(2B) -8m×476m(3B)	完成自動車 1,152 千トン 取合せ品 1,159 千トン 紙・パルプ 858 千トン その他 3,647 千トン 合計 6,716 千トン	外貿コンテナ定期航路 アジア航路 1 便/週 中国航路 4 便/週 韓国航路 10 便/週 内貿定期航路 (RO/RO) 苫小牧航路 13.5 便/週 室蘭航路 2 便/週
	晴海 ふ頭	-9 m×161m(1B) -10m×190m(1B) -10m×456m(2B)	取扱貨物量なし	
	朝潮・ 月島 ふ頭	-5m×385m(1B) -3~-4.5m×1,085m -7.5m×266m(2B)	くずもの 2.6 千トン 金属製品 2.6 千トン 金属くず 2.5 千トン その他 15 千トン 合計 22 千トン	
	豊洲 ふ頭	-4m×283m	取扱貨物量なし	

資料：東京港ハンドブック2011より作成

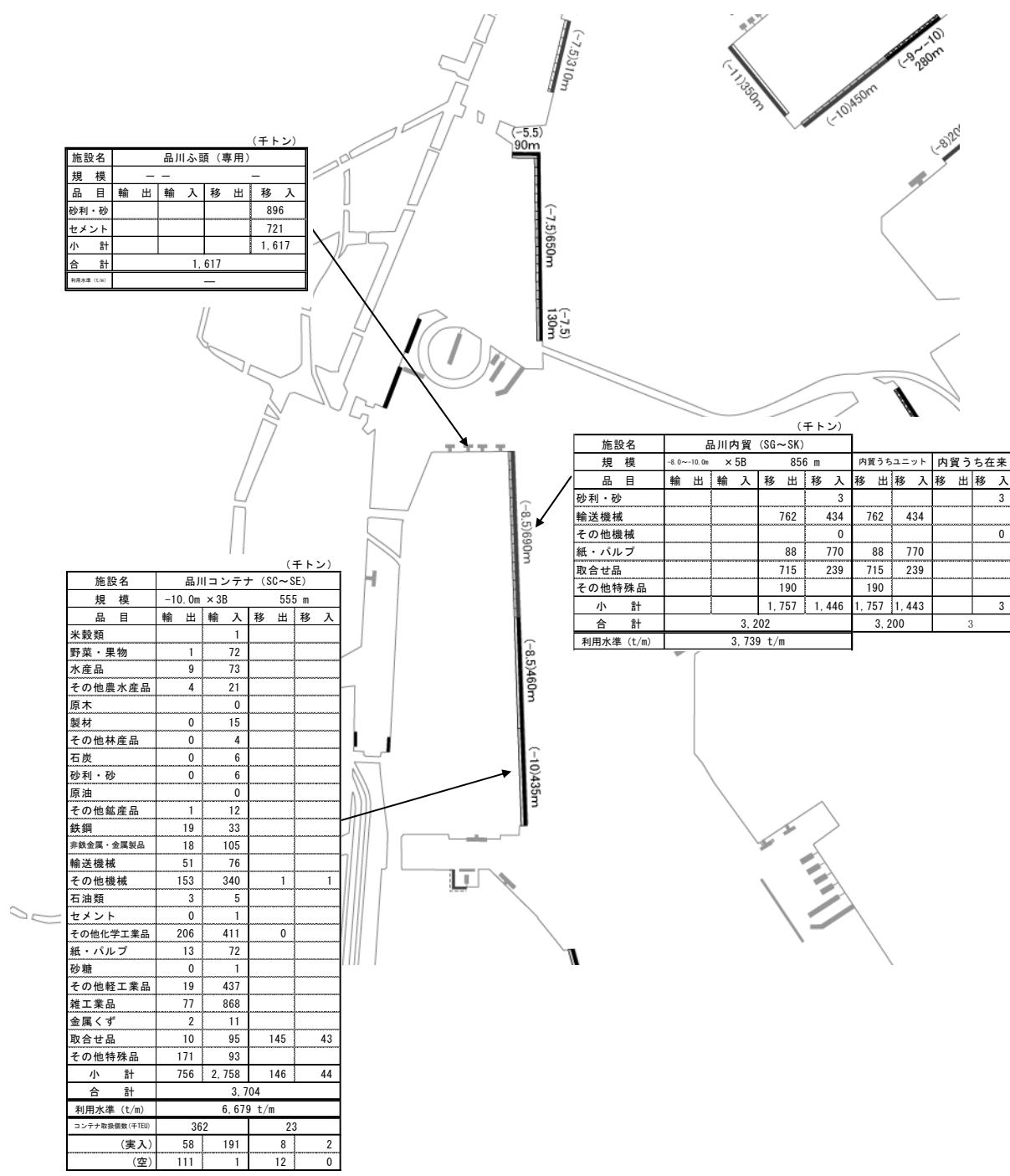
表Ⅲ- 1-1 (2) 公共埠頭の利用状況

地区名		施設諸元 (平成 22 年)	主要取扱貨物等 (平成 22 年実績)	定期航路
南部地区	大井 ふ頭 その 1	-15m×2,354m(7B) -12m×450m(2B) -12m×230m(1B) -11m×380m(2B)	その他化学工業品 2,268 千トン 産業機械 2,187 千トン 電気機械 1,900 千トン その他 18,438 千トン 合計 24,795 千トン	外貨コンテナ定期航路 北米航路 8 便/週 欧州航路 2 便/週 ニュージーランド航路 1 便/週 南米西岸高炉 1 便/週 アジア航路 17 便/週 中国航路 10 便/週 内貨コンテナ定期航路 仙台航路 仙台・清水航路
	大井 ふ頭 その 2	-5m×280m(4B) -7.5m×160m(1B) 埠頭用地 9.4ha	砂利・砂 1,383 千トン 廃棄物 1,039 千トン その他 7 千トン 合計 2,430 千トン	
中部地区	13号地 (青海 埠頭)	-13m×520m(2B) -15m×350m(1B) -15m×700m(2B)	再利用資材 1,624 千トン 衣服、見廻品、履物 1,429 千トン 電気機械 1,317 千トン その他 8,960 千トン 合計 13,332 千トン	外貨コンテナ定期航路 北米航路 3 便/週 欧州航路 1 便/週 ニュージーランド航路 1 便/週 アジア航路 12 便/週 中国航路 17 便/週 韓国航路 1 便/週 内貨コンテナ定期航路 仙台航路 仙台・清水航路
	10号地 その 1	-7.5m×180m(1B)	紙・パルプ 187 千トン 鋼材 174 千トン セメント 20 千トン その他 2.5 千トン 合計 383 千トン	釧路港路 1 便/週 日南港路 2 便/週 博多港路 6 便/週 那覇航路 6 便/週
	10号地 その 2	-7.5m×1,500m(11B) -5m×920m(13B) -7.5m×355m(2B) -8.5m×425m(2B)	完成自動車 1,331 千トン 取合せ品 1,179 千トン 紙・パルプ 626 千トン その他 1,598 千トン 合計 4,733 千トン	
東部地区	辰巳 ふ頭	-5m×1,040m(13B)	鋼材 116 千トン セメント 30 千トン 金属くず 30 千トン その他 178 千トン 合計 355 千トン	
	15号地	-11m×190m(1B) -12m×720m(3B)	製材 148 千トン 木製品 4 千トン 鉄道車両 1 千トン 合計 153 千トン	内貨定期航路 苫小牧航路 5 便/週 (コンテナ・R/C)
中央防波堤地区	中央防波堤内側	-12m×240m(1B)	野菜、果物 525 千トン 衣服、見廻品、履物 397 千トン 再利用資材 210 千トン その他 1,216 千トン 合計 2,348 千トン	

資料：東京港ハンドブック2011より作成



図III-1-1 公共埠頭取扱状況図(内港地区(1):品川ふ頭除く)(平成22年)



(千トン)

施設名 品川ふ頭 (専用)					
規模	-		-		-
品目	輸出	輸入	移出	移入	
砂利・砂				896	
セメント				721	
小計				1,617	
合計	1,617				
利用水準 (t/m)	-				

(千トン)

施設名 品川コンテナ (SC~SE)					
規模	-10.0m × 3B		555 m		
品目	輸出	輸入	移出	移入	
米穀類		1			
野菜・果物	1	72			
水産品	9	73			
その他農水産品	4	21			
原木		0			
製材	0	15			
その他林産品	0	4			
石炭	0	6			
砂利・砂	0	6			
原油		0			
その他鉱産品	1	12			
鉄鋼	19	33			
非鉄金属・金属製品	18	105			
輸送機械	51	76			
その他機械	153	340	1	1	
石油類	3	5			
セメント	0	1			
その他化学工業品	206	411	0		
紙・パルプ	13	72			
砂糖	0	1			
その他軽工業品	19	437			
雑工業品	77	868			
金属くず	2	11			
取合せ品	10	95	145	43	
その他特殊品	171	93			
小計	756	2,758	146	44	
合計	3,704				
利用水準 (t/m)	6,679 t/m				
コンテナ取扱艘数 (千TEU)	362		23		
(実入)	58	191	8	2	
(空)	111	1	12	0	

(千トン)

施設名 品川内貿 (SG~SK)						
規模	-8.0~10.0m × 5B		856 m		内貿うちユニット	内貿うち在来
品目	輸出	輸入	移出	移入	移出	移入
砂利・砂				3		3
輸送機械			762	434	762	434
その他機械				0		0
紙・パルプ		88	770	88	770	
取合せ品		715	239	715	239	
その他特殊品		190		190		
小計			1,757	1,446	1,757	1,443
合計	3,202				3,200	3
利用水準 (t/m)	3,739 t/m					

図 III-1-2 公共埠頭取扱状況図(内港地区(2):品川ふ頭)(平成 22 年)

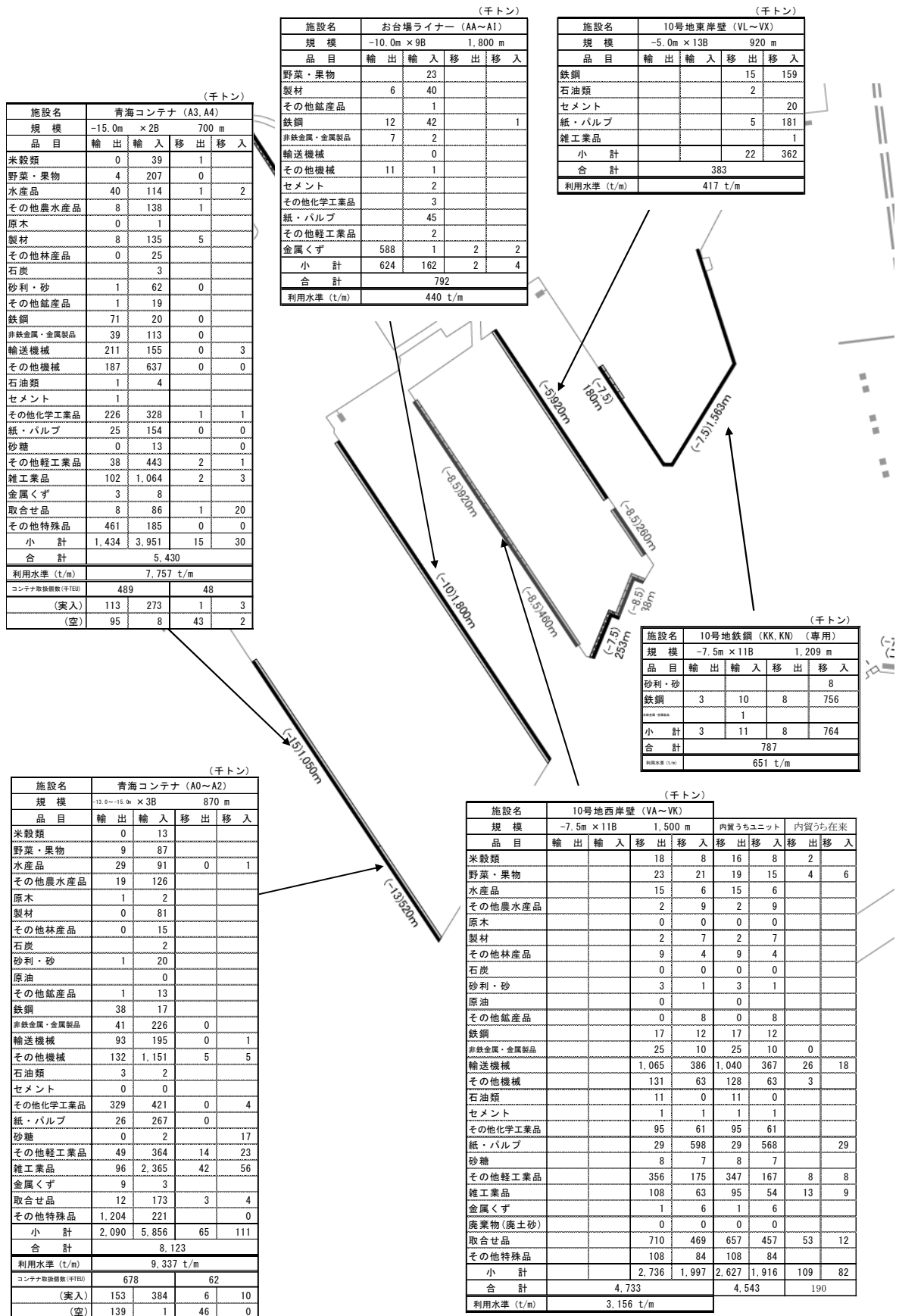


図 III-1-3 公共埠頭取扱状況図(中部地区)(平成 22 年)

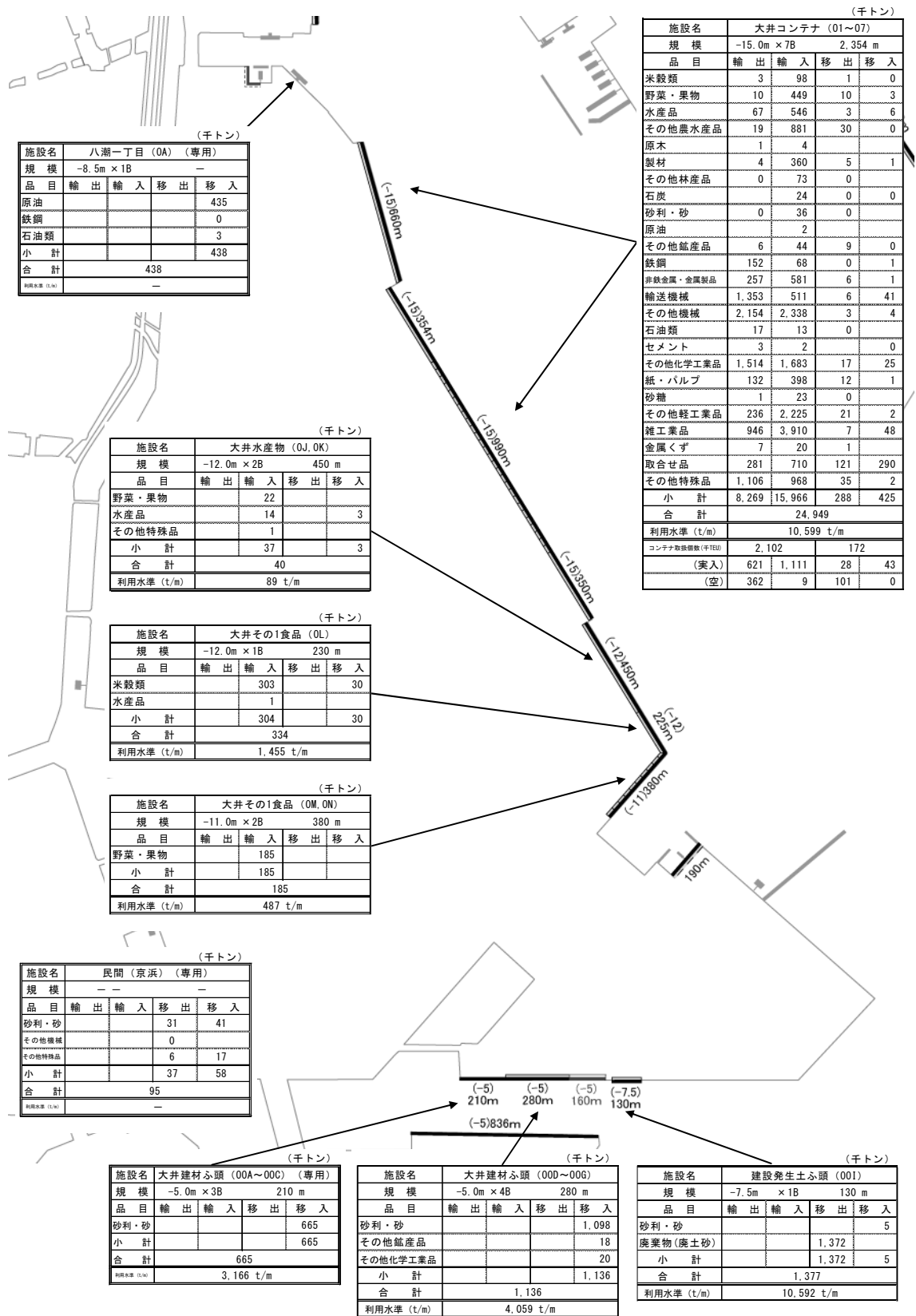


図 III-1-4 公共埠頭取扱状況図(南部地区)(平成 22 年)

(千トン)

施設名	辰巳ふ頭 (NA~NM)			
規模	-5.0m × 13B		1,040 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
野菜・果物			1	
水産品			0	3
その他農水産品			0	0
製材			10	2
その他林産品			2	0
砂利・砂			1	1
その他鉱産品				1
鉄鋼			24	94
非鉄金属・金属製品			18	8
輸送機械			16	5
その他機械			4	4
石油類			10	0
セメント			30	0
その他化学工業品			12	0
紙・パルプ			0	0
その他軽工業品			8	0
雑工業品			18	1
金属くず			20	10
廃棄物(廃土砂)				4
取合せ品			15	9
その他特殊品			4	18
小計			194	161
合計			355	
利用水準 (t/m)			342 t/m	

(千トン)

施設名	砂町北運河, 砂町運河筋 (専用)			
規模	-		-	
品目	輸出	輸入	移出	移入
砂利・砂				674
鉄鋼				74
小計				748
合計			748	
利用水準 (t/m)			-	

(千トン)

施設名	若洲建材 (LLC~LLF)			
規模	-5.5m × 4B		370 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
砂利・砂			7	316
その他鉱産品				26
その他機械				0
その他化学工業品				8
小計			7	350
合計			357	
利用水準 (t/m)			964 t/m	

(千トン)

施設名	若洲内貿 (LA)									
規模	-11.0m × 1B				190 m					
品目	輸出	輸入	移出	移入	内買うちユニット	移出	移入	内買うち在来	移出	移入
米穀類			16	7	16	7				
野菜・果物			2	24	2	24				
水産品			2	4	2	4				
その他農水産品			1	9	1	9				
原木										
製材			1	2	1	2				
その他林産品			6	1	6	1				
石炭			0	0	0	0				
砂利・砂			4	0	4	0				
原油			0	0	0	0				
その他鉱産品			0	0	0	0				
鉄鋼			3	7	3	7				
非鉄金属・金属製品			5	4	5	4				
輸送機械			6	27	6	27				
その他機械			5	3	5	3				
石油類			9	0	9	0				
セメント			0	0	0	0				
その他化学工業品			46	17	46	17				
紙・パルプ			53	62	53	62				
砂糖			5	48	5	48				
その他軽工業品			139	58	139	58				
雑工業品			65	9	64	9	0			
金属くず			0	3	0	3				
廃棄物(廃土砂)			4		4					
取合せ品			13	85	13	85			0	
その他特殊品			51	89	51	89				
分類不能のもの										
小計			438	457	437	457	0	0		
合計			895		894					
利用水準 (t/m)			4,709 t/m							

(千トン)

施設名	15号地木材 (LB~LD)			
規模	-12.0m × 3B		720 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
製材			148	
輸送機械			1	2
雑工業品			4	
小計			152	2
合計			155	
利用水準 (t/m)			216 t/m	

(千トン)

施設名	原料倉庫 (LLA, LLE, 倉庫物 (LLA, LLE, LLD, 特殊品 (LLI, LLI)) (専用)			
規模	-5.0~5.5m × 5B		530 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
砂利・砂			14	519
石油類				1,458
セメント				886
金属くず				0
その他特殊品				0
小計			14	2,863
合計			2,877	
利用水準 (t/m)			5,429 t/m	

(千トン)

施設名	ドルフィン			
規模	-10.0m		-	
品目	輸出	輸入	移出	移入
原木				4
廃棄物(廃土砂)			41	
小計			41	4
合計			45	
利用水準 (t/m)			-	

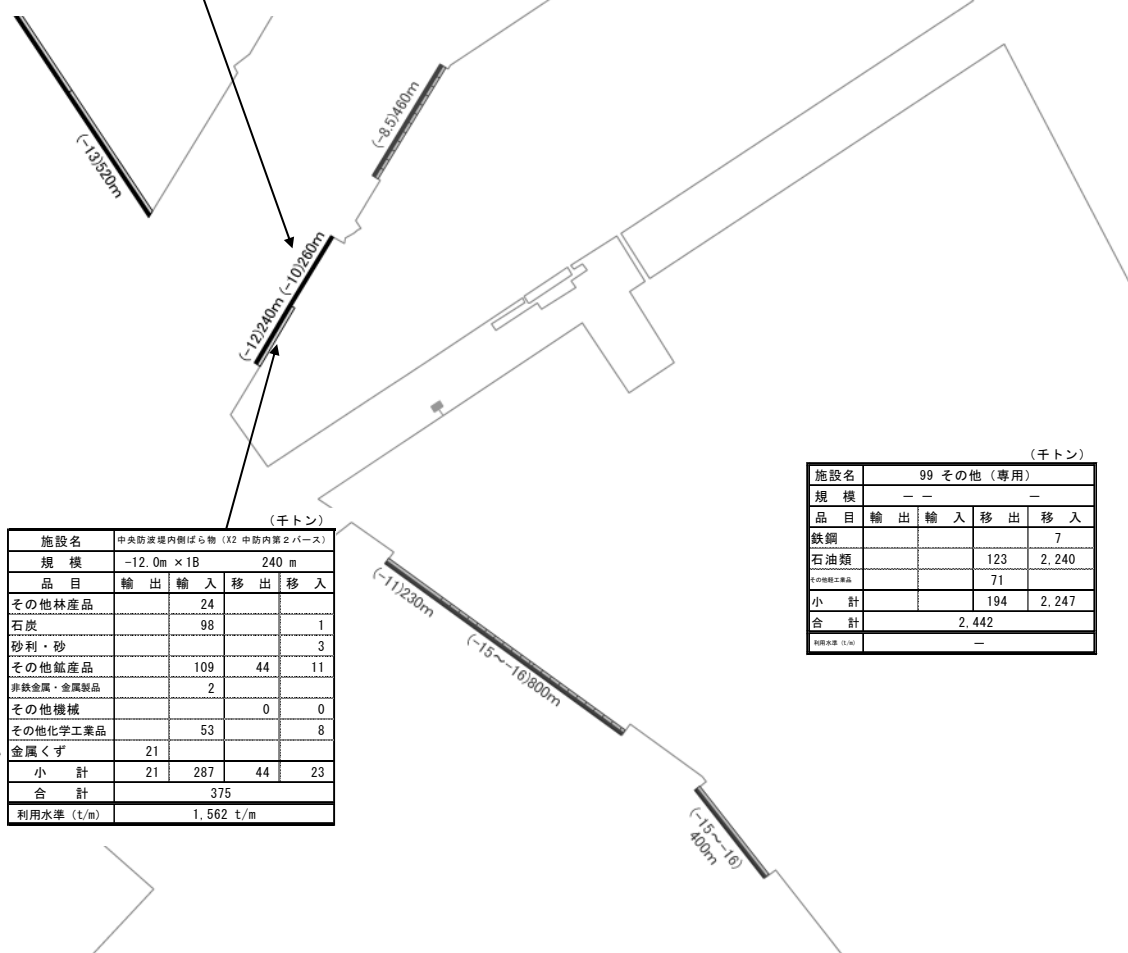
図 III-1-5 公共埠頭取扱状況図(東部地区)(平成 22 年)

(千トン)

施設名	中防内側外資雑貨ふ頭 (X3) (専用)			
規模	-10.0m × 1B		260 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
野菜・果物	0	525		
水産品	1	58		
その他農水産品	0	12		
原木		1		
製材		14		
その他林産品		4		
石炭		1		
砂利・砂		2		
その他鉱産品		12		
鉄鋼	2	9		
非鉄金属・金属製品	5	36		
輸送機械	46	39		
その他機械	42	220		
石油類	0	0		
その他化学工業品	55	76		
紙・パルプ	1	104		
砂糖	0	1		
その他軽工業品	3	167		
雑工業品	6	561		
金属くず	1	0		
取合せ品	2	44	1	
その他特殊品	211	19		
小計	376	1,904		1
合計	2,282			
利用水準 (t/m)	8,776 t/m			
コンテナ取扱量(千TEU)	185			
(実入)	28	99		
(空)	58	0		

(千トン)

施設名	建設発生土ふ頭 (X8)			
規模	-7.5m × 1B		130 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
廃棄物(廃土砂)			282	
小計			282	
合計	282			
利用水準 (t/m)	2,166 t/m			



(千トン)

施設名	中央防波堤内側ばら物 (X2 中防内第2バース)			
規模	-12.0m × 1B		240 m	
品目	輸出	輸入	移出	移入
その他林産品		24		
石炭		98		1
砂利・砂				3
その他鉱産品		109	44	11
非鉄金属・金属製品		2		
その他機械			0	0
その他化学工業品		53		8
金属くず	21			
小計	21	287	44	23
合計	375			
利用水準 (t/m)	1,562 t/m			

(千トン)

施設名	99 その他 (専用)			
規模	-		-	
品目	輸出	輸入	移出	移入
鉄鋼				7
石油類			123	2,240
その他軽工業品			71	
小計			194	2,247
合計	2,442			
利用水準 (t/m)	-			

図 III- 1-6 公共埠頭取扱状況図(中央防波堤地区)(平成 22 年)

(2) 水深別公共埠頭の現況

水深別の公共埠頭の現況はそれぞれ次のとおりである。

表Ⅲ- 1-2 水深別の公共埠頭の現況（平成 25 年）

水深	既設		工事中	
	ハース数	延長	ハース数	延長
15m～	10	3,404	1	400
13m～	2	520		
12m～	7	1,640		
11m～	3	570	1	230
10m～	13	2,655		
7.5m～	23	3,053	6	1,420
5m～	37	2,800		
5m 未満				
合計	95	14,642	8	2,050

1-1-2 公共埠頭計画の必要性

<東京港の状況・施設計画（改訂）の視点>

- ① 施設能力を超える貨物への対応（外部不経済の解消）
- ② 船舶大型化への対応
- ③ 施設老朽化への対応
- ④ 利用低下施設、水域等の利活用
- ⑤ 埠頭用地、港湾関連用地の確保

1-1-3 今回計画する公共埠頭の規模及び配置

今回計画する公共埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

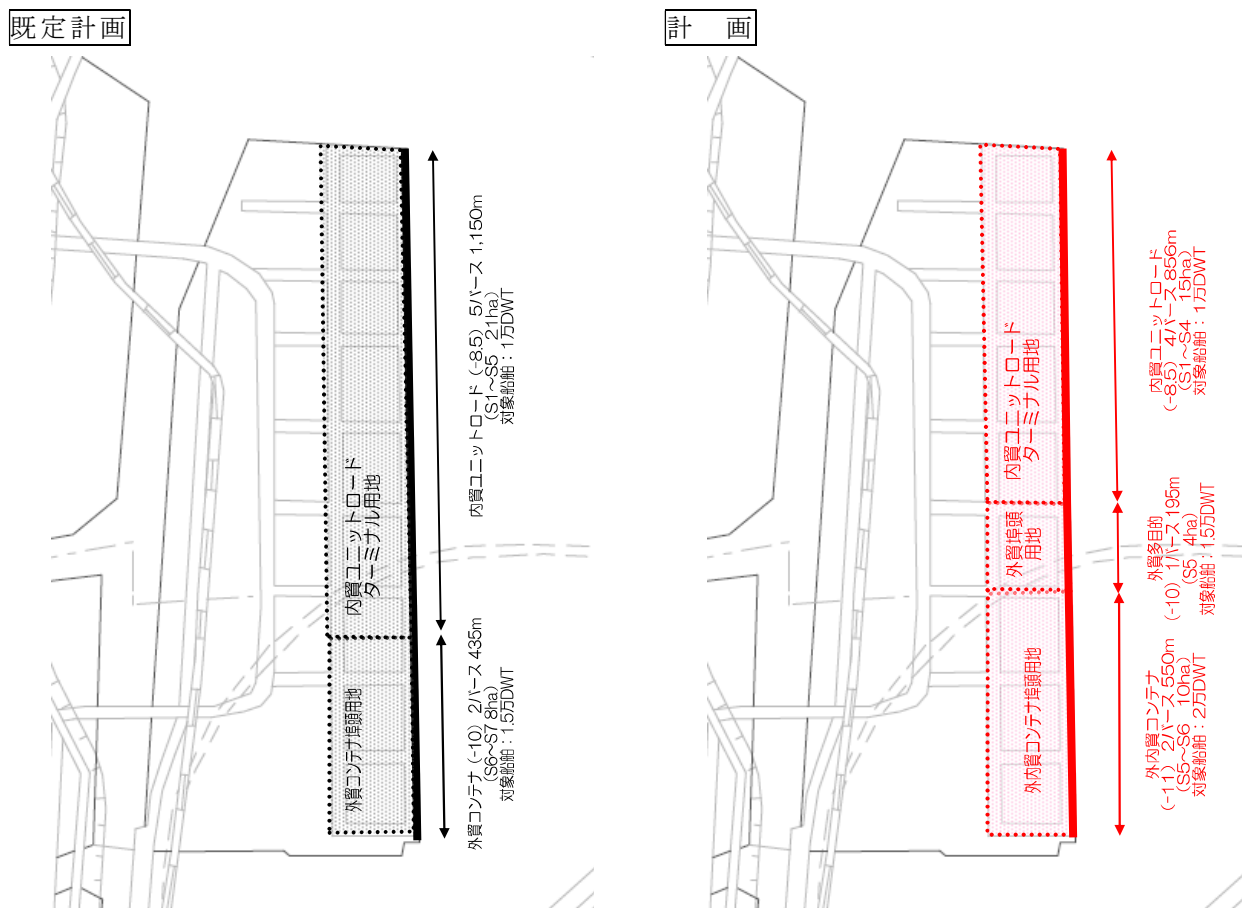
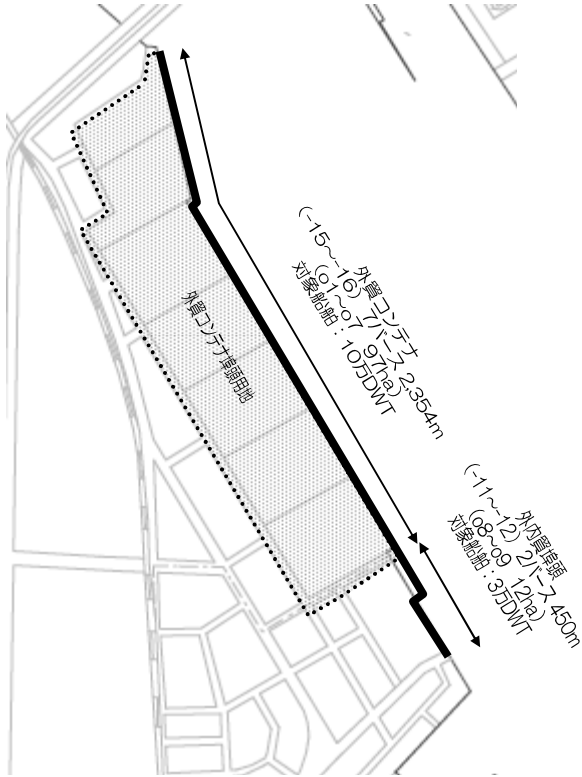


図 III-1-7 品川ふ頭新旧対照図

既定計画



計画

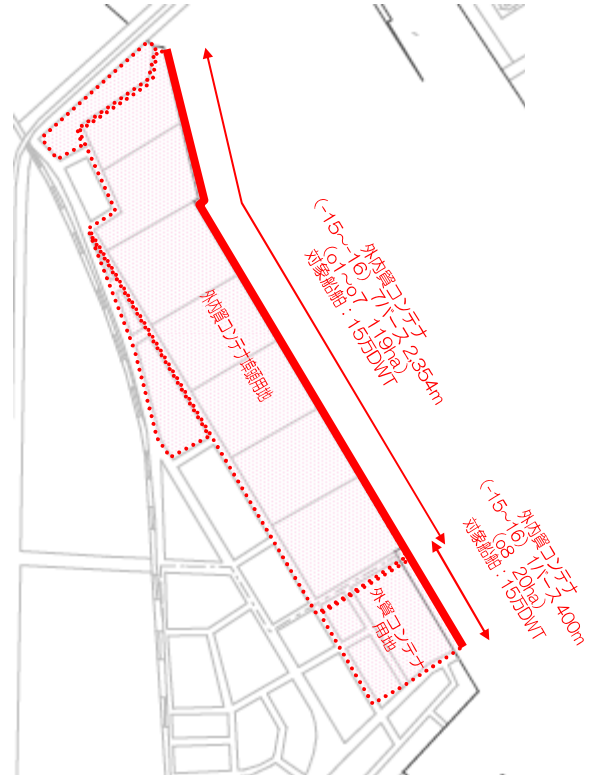
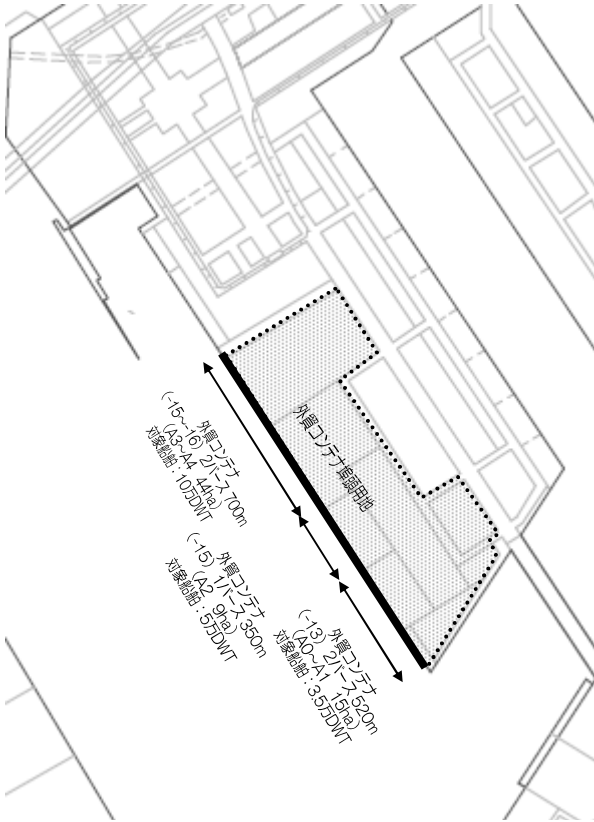


図 III-1-8 大井ふ頭新旧対照図

既定計画



計画



図 III- 1-9 青海ふ頭新旧対照図

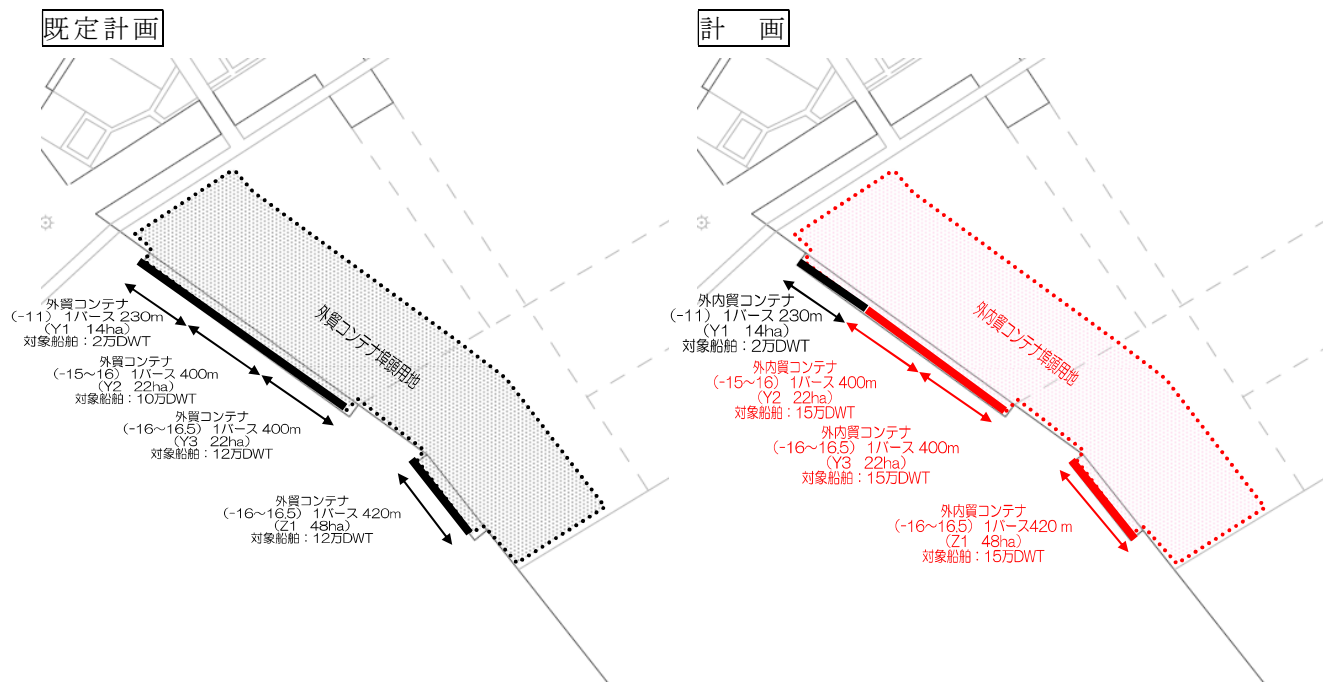
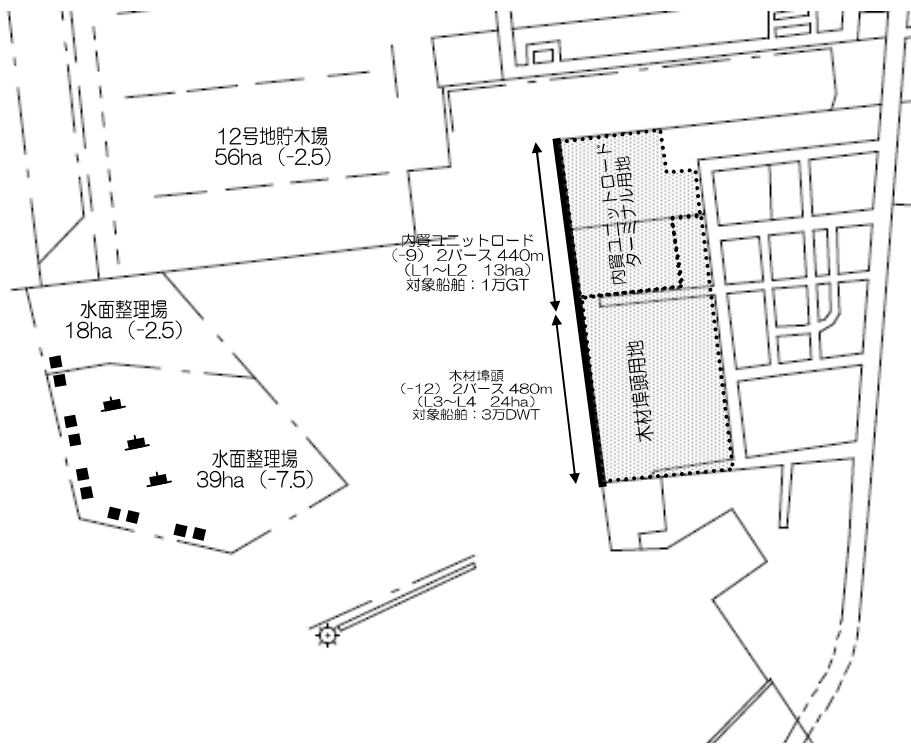
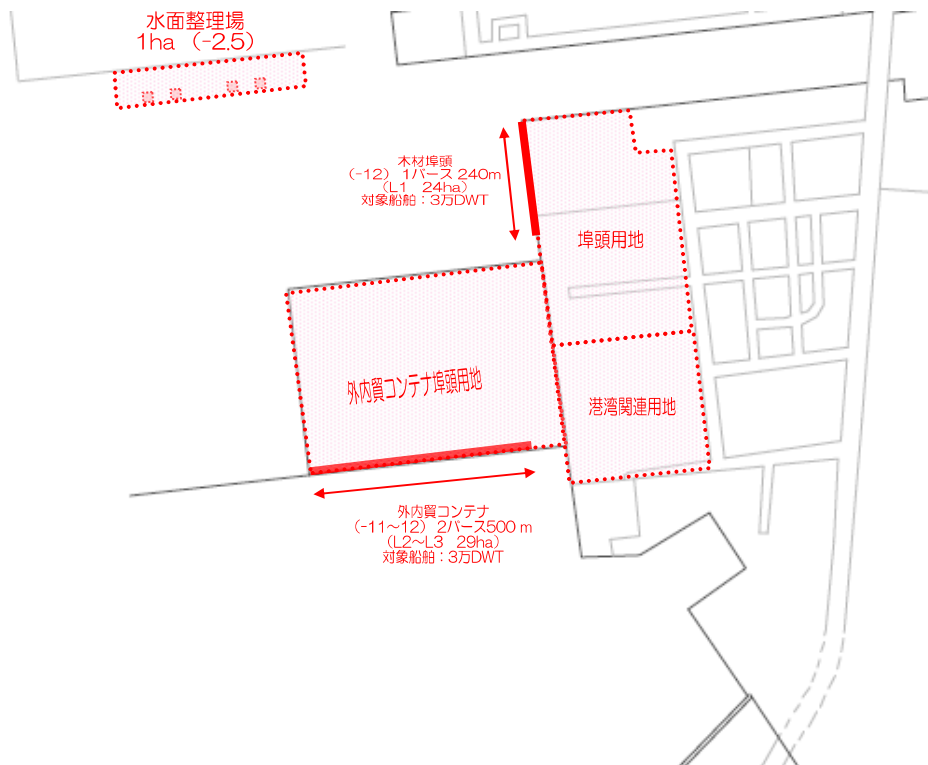


図 III- 1-10 中央防波堤外側ふ頭新旧対照図

既定計画



計画



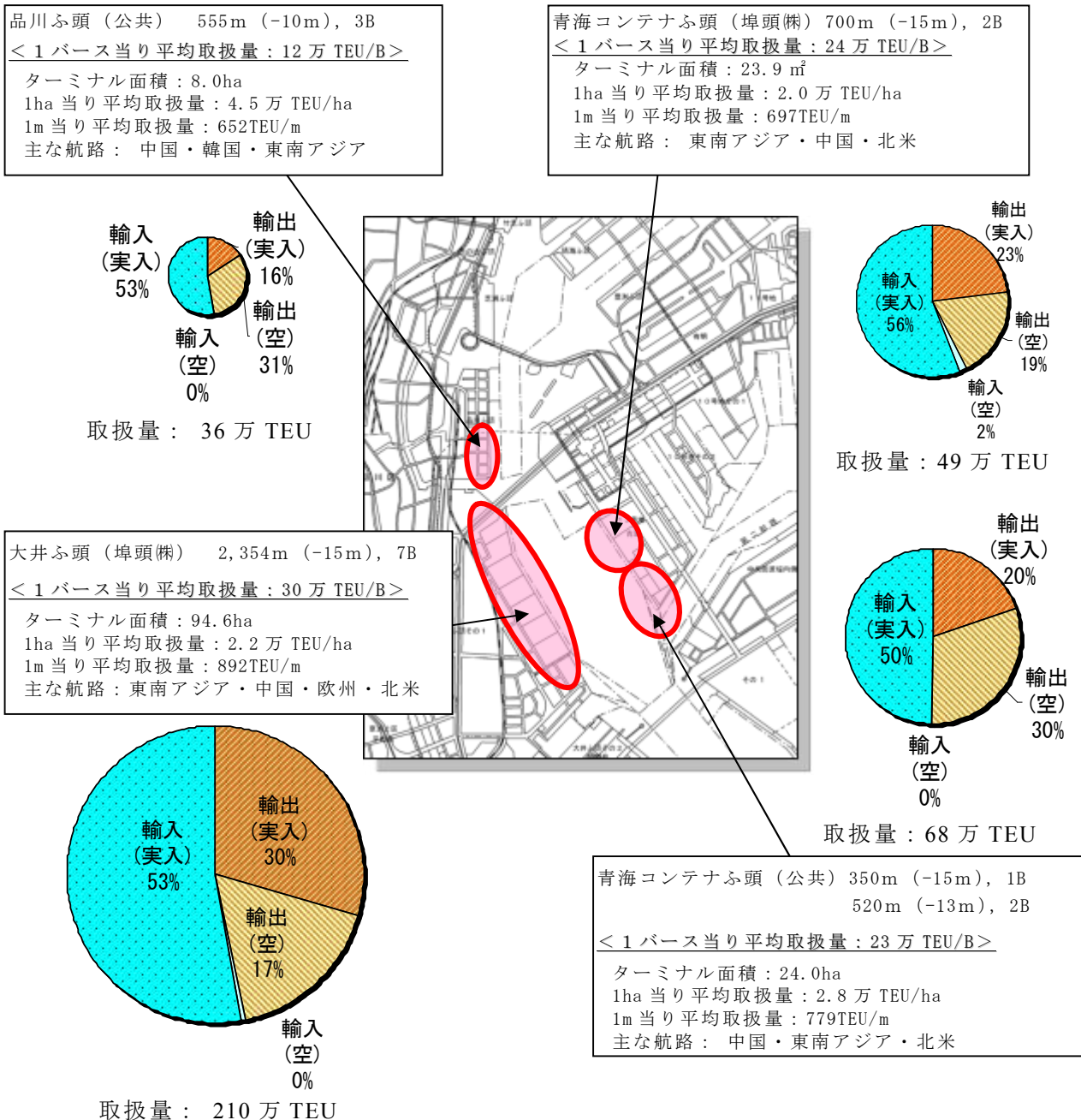
図Ⅲ- 1-11 15号地ふ頭新旧対照図

1-2 外内貿コンテナ埠頭計画

1-2-1 外内貿コンテナ埠頭の現況

(1) 外内貿コンテナ埠頭の利用状況

外内貿コンテナ埠頭の取扱貨物等の利用状況は、次のとおりである。



※7次改訂計画 (H17.12) では、品川コンテナふ頭は延長 435m、水深 10m の規模縮小を計画していた。しかし、現状では今後増大が予想されるアジア貨物対応の外貿ふ頭 (延長 555m、3バース) として、供用しているため、現状の利用状況を整理した。

図Ⅲ- 1-12 外内貿コンテナ埠頭別取扱状況 (平成 22 年)

(2) 水深別外内貿コンテナ埠頭延長の現況

水深別の外内貿コンテナ埠頭延長の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-3 水深別外内貿コンテナ埠頭延長の現況（平成 25 年）

水深	既設		工事中	
	バース数	延長	バース数	延長
15m～	10	3,404	1	400
13m～	2	520		
12m～				
11m～			1	230
10m～	3	555		
7.5m～				
5m～				
5m 未満				
合計	15	4,479	2	630

1-2-2 外内貿コンテナ埠頭計画の必要性

< 課題 >

① コンテナターミナル施設能力を超える貨物の集中

- ・コンテナ貨物搬出入のピーク時（季節、曜日、時間帯等）には、一部ターミナル周辺で交通混雑が発生。周辺地域の社会生活環境の悪化や交通安全性の低下など、外部不経済を招いている。
- ・現在、車両待機場やバン・シャーシプール等の整備、ゲートオープン時間の柔軟化などに取り組んでいるが、将来を見通した抜本的な対策が求められている。
- ・特に、今後は、欧米との基幹航路の維持拡大はもとより、輸出入の大宗を占めるアジア地域との航路の拡充を図る必要があるため、既存埠頭の機能強化と新規埠頭の整備による対応が必要。

② コンテナ船の大型化

- ・欧米航路（基幹航路）では10万 DWT 級超のコンテナ船が標準化しつつあり、それ以上の大型船の配船（15万 DWT 級）も予定されている。また、アジア航路においても船舶の大型化が進展している。
- ・船社（アライアンス）による大型船等の配船計画は、需要動向に応じた素早い対応を図るため、港湾施設への対応が必要となる場合などは、船社ニーズに対応困難な場合がある。
- ・一方で、大型船は必ずしも満載喫水で入出港している状況ではないため、柔軟な対応ができる施設計画（整備）やその運用が求められている。

2014年2月24日

東京都港湾局長
多羅尾 光陸 殿

株式会社商船三井
定航部長 日野岳 稔



バースにおける泊地及び岸壁の機能向上に関するお願い

背景 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。
平素は弊社業務について御理解及び御協力いただき深謝申し上げます。

さて、今後拡大が見込まれる輸送需要に対応すると共に、コスト競争力の強化を図るため、ここ数年船体の大型化の流れが加速しており、現在中国-欧州航路に就航している14,000TEU 超級の船舶(船長:約370m、幅:約50m、載貨重量:約15万トン)が、近い将来、東京港に寄港している航路にも投入される可能性がございます。

就きましては、かかる大型船寄港に対応すべく、バースにおける泊地及び岸壁の機能向上をお願い申し上げます。

敬具

図 III- 1-13 大型船対応の要望書

< 対応 >

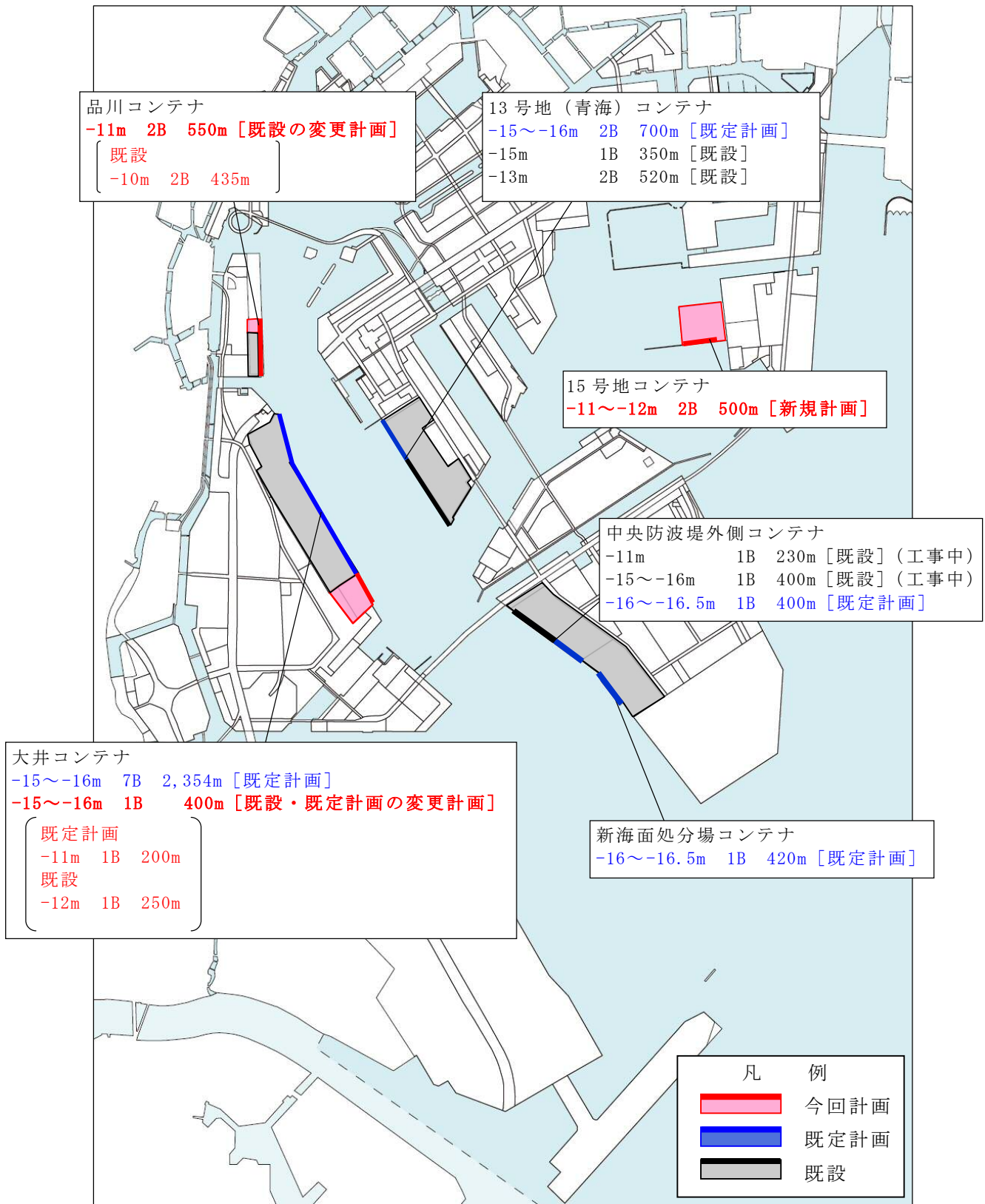
- ① コンテナ貨物量に対応した適切な施設取扱量(能力)及び施設配置とするため、既定計画の施設整備を早期に行い、それを種地として既存埠頭の再編・高度化を図る。また、さらに増大が予想されるコンテナ貨物に対応するため、新規埠頭を計画する(※15号地コンテナふ頭:詳細については後述する)。
- ② 船社ニーズに柔軟かつ速やかに対応可能となるよう、東京港の特徴である連続直線バースを活かした施設配置とし、欧米の基幹航路及びアジア航路に対応した施設を計画する。
- ③ あわせて、不足する埠頭用地や港湾関連用地などを確保しロジスティクス機能の強化を図るとともに、交通ネットワークの確保を図り、総合的な物流の効率化を進める。

1-2-3 外内貿コンテナ埠頭の規模及び配置

外内貿コンテナ埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-4 外内貿コンテナ埠頭計画

地区名	埠頭名	種別	今回計画				既定計画			
			水深(m)	バース数	延長(m)	対象船舶(DWT)	水深(m)	バース数	延長(m)	対象船舶(DWT)
内港地区	品川	既設の変更計画	11	2	550	20,000	10	2	435	15,000
南部地区	大井	既定計画 ※対象船舶を大型化	15～ 16	7	2,354	150,000	15～ 16	7	2,354	100,000
		既設・既定計画の変更計画	15～ 16	1	400	150,000	-	-	-	-
中部地区	青海	既定計画 ※対象船舶を大型化	15～ 16	2	700	150,000	15～ 16	2	700	100,000
		既設 ※対象船舶を大型化	15	1	350	100,000	15	1	350	50,000
		既設	13	2	520	40,000	13	2	520	40,000
東部地区	15号地	新規計画	11～ 12	2	500	30,000	-	-	-	-
中央防波堤地区	中央防波堤外側	既設(工事中)	11	1	230	20,000	11	1	230	20,000
		既設(工事中) ※対象船舶を大型化	15～16	1	400	150,000	15～16	1	400	100,000
		既定計画 ※対象船舶を大型化	16～ 16.5	1	400	150,000	16～ 16.5	1	400	120,000
	新海面処分場	既定計画 ※対象船舶を大型化	16～ 16.5	1	420	150,000	16～ 16.5	1	420	120,000



図III- 1-14 外内貿コンテナ埠頭計画

<施設配置・計画の考え方>

●品川コンテナふ頭

品川コンテナふ頭は、都心部に最も近いコンテナ埠頭として、主に中国・韓国等のアジア航路の船舶に利用され活況を呈している。そのため、今後、増大が予想されるアジア貨物対応の埠頭として、現況の外貿埠頭（延長：コンテナ 555m＋雑貨 190m＝745m）を改修しながら、引き続き、同規模で供用していく。

① 埠頭機能の強化

- ・耐震化対策（幹線貨物）を行うとともに、船舶の大型化対策として増深（水深 10m→11m）を図る。
- ・なお、船舶の大型化に伴う船舶の航行に関する安全性の検証は船舶航行安全対策検討委員会で行い、安全性を確認している。

② 外貿雑貨埠頭（延長：190m、水深 10m）の活用

- ・隣接する外貿雑貨埠頭（延長：190m、水深 10m）は、老朽化対策及びコンテナ埠頭の整備時の代替バースとするため、コンテナクレーンを配置して、連続直線バースとなるよう対応する。
- ・なお、本埠頭は「外貿多目的埠頭」とし、コンテナ船以外の多様なアジア航路の船舶（例：在来船や RORO 船等）にも対応可能なようにしていく。

※7次改訂計画（H17.12）では、品川コンテナふ頭は延長 435m、水深 10m の規模縮小を計画していた。しかし、現状では今後増大が予想されるアジア貨物対応の外貿ふ頭（延長 555m、3 バース）として、供用していた。

●大井コンテナふ頭

① 対象船舶の大型化（10万 DWT ⇒ 15万 DWT）

欧米航路（基幹航路）では10万 DWT 級超のコンテナ船が標準化しつつあり、今後さらに大型化は進展する方向にある。船社（アライアンス）の大型船等の配船計画は、需要動向に応じた素早い対応を図るため、港の受入体制（ハード施設や航行安全対策等）が不十分になり船社ニーズに対応困難な場合がある。また一方で、大型船は必ずしも、満載喫水で入出港している状況ではないため、柔軟な対応が可能となるような施設やその運用を計画していく。

- ・ 今後の船舶大型船化への対応及び利用船社からの要望を踏まえ、15万 DWT 級（L=約 370m、幅=約 50m、喫水=約 15.5m）の大型船が利用可能となるように計画する。
- ・ 大井ふ頭、青海ふ頭間の航路泊地は操船水域が輻輳すること、品川ふ頭など港奥に向かう船舶の航行水域であることから、水域（面積）や岸壁等の性能（本体構造、係船柱、防舷材等）を確認するとともに、従来行われている水域利用調整等の必要な措置を講じる。
- ・ 岸壁水深等は、既定計画において臨海トンネル（海底トンネル）への影響を考慮し、16m に設定しているため、利用船舶は喫水の10%の余裕水深（UKC）を確保するなど、喫水調整することを前提とする。
- ・ 15万 DWT 級船舶の対象範囲は、大型船と大型船の間にフィーダー船やバージ船を係船可能にするなど、柔軟かつ効果的な対応が可能となるよう、水深16m級の大型船バース全てを対象とし、連続直線バースの特徴を最大限に活用する。（大井コンテナ：O1～O7及びO8、青海コンテナ：A3・A4、中防外：Y2・Y3、新海面：Z1）
- ・ 15万 DWT 級船舶の長さ（L368m）と1バース当たりの延長（約350m）との差異対応は、既に大井、青海ふ頭ではバース延長を超える船舶の係留調整が行われていることから、このような利用者の取り組みを活用していく。
- ・ なお、船舶の大型化に伴う船舶の航行に関する安全性の検証は船舶航行安全対策検討委員会で行い、安全性を確認している。

② 大井水産物ふ頭（現況 L450m、水深 12m）の利用転換

船舶の係船利用が低迷している大井水産物ふ頭（現況 L450m、水深 12m）の利用転換を図り、大井コンテナふ頭の連続直線バースに組み入れられるよう基幹航路に対応可能なコンテナ埠頭（延長 400m、水深 15～16m、対象船舶 15 万 DWT）として計画する。

- ・水産物埠頭背後の水産冷蔵上屋や冷蔵倉庫等の移転調整等が進展し、全面的に移転する方針となったことから、コンテナ埠頭（延長 400m、水深 15～16m、対象船舶 15 万 DWT）として計画する。（喫水調整あり、バースの係留調整あり）
- ・当該埠頭の位置は、羽田空港 C 滑走路の延長線上にあり、従来より上空制限によりコンテナクレーン等の高さ制限がある場所である。上空制限はバース最南端で約 AP+59m と概ね中防外コンテナふ頭（Y2、Y3：約 AP+56m）と同等のため、シャトルブーム式のクレーンを予定する。

●青海コンテナふ頭 A3～4（対象船舶の大型化，10 万 DWT→15 万 DWT）

大井コンテナふ頭と同じ理由により省略する。

なお、船舶の大型化に伴う船舶の航行に関する安全性の検証は船舶航行安全対策検討委員会で行い、安全性を確認している。

●青海コンテナふ頭 A2（対象船舶の大型化，5 万 DWT→10 万 DWT）

青海コンテナ（A2、水深 15m、5 万 DWT）は、公共コンテナふ頭の唯一の大型船バースであることから、今後の船舶大型化への対応として、10 万 DWT 級の対象船舶を設定する。（喫水調整あり）

なお、船舶の大型化に伴う船舶の航行に関する安全性の検証は船舶航行安全対策検討委員会で行い、安全性を確認している。

●中防外・新海面コンテナふ頭（対象船舶の大型化、連続直線バース化）

船舶の大型化に対応し、かつ、係船利用に関し柔軟かつ効果的な対応が可能となるよう、水深 16m 級の大型船バース全てを対象船舶 15 万 DWT とする。

① 対象船舶の大型化（10 万 DWT、12 万 DWT ⇒ 15 万 DWT）

- ・中防外コンテナ（Y2、Y3）及び新海面コンテナ（Z1）の対象船舶船艀 15 万 DWT に設定する。（喫水調整あり）

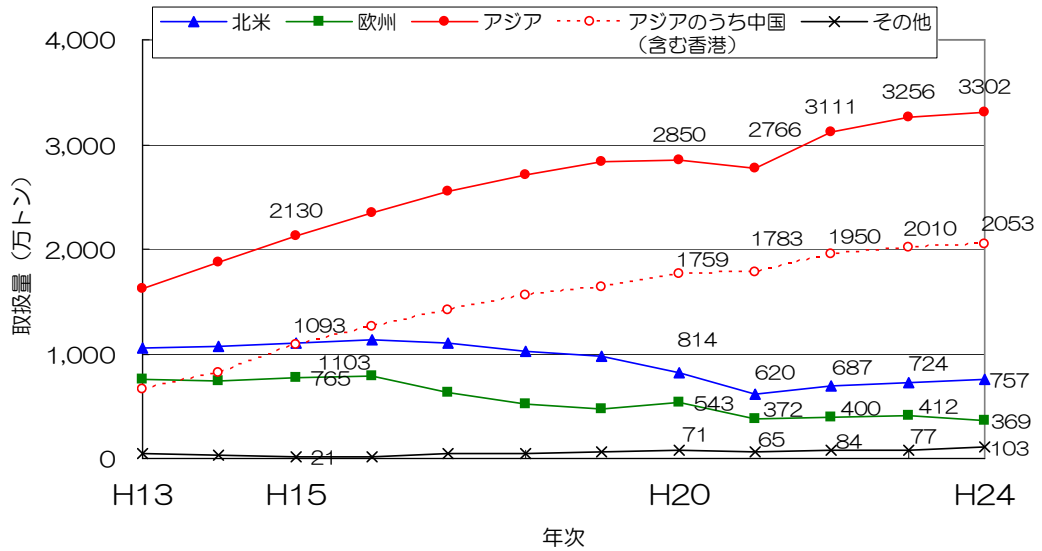
② 連続直線バース化

- ・新海面コンテナふ頭は、廃棄物処分場（G ブロック）の跡地利用のため埋立地の形状から屈曲部があり、また、前面水域が船舶の操船水域であることから、水際部の延長は約 980m もあるものの設定している岸壁延長は 420m（既定計画 Z1）となっており、奥行き約 500m、埠頭用地約 450ha を有する高規格コンテナ埠頭の性能が十分に活かされていない状況にある。
- ・中防外・新海面コンテナふ頭は、将来の東京港コンテナを担っていく最新鋭・最先端の埠頭であることから、連続バースとして設定し外内貿コンテナ埠頭としての能力を最大限に引き出すことが必要である。
- ・そのため、当該埠頭の課題である大型船係留時における前面水域（航路泊地＝操船水域）の確保とそれに伴う航行安全対策の検討を行い、連続直線バースと操船水域の運用が可能となるよう、利用者等の理解と協力のもと、大井コンテナふ頭を事例に水域の利用調整や入出港の運用基準等を策定していく。

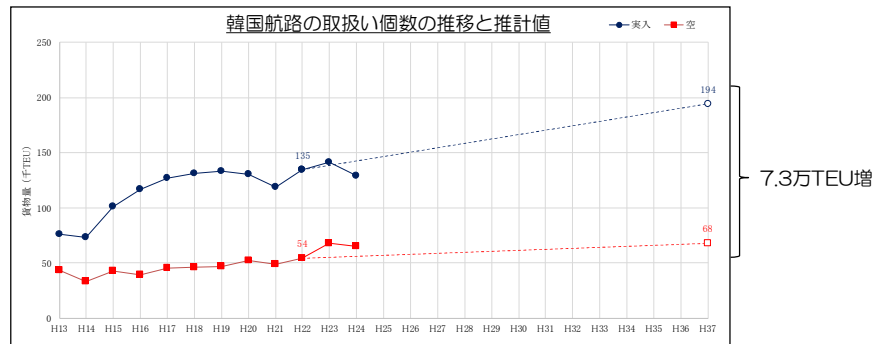
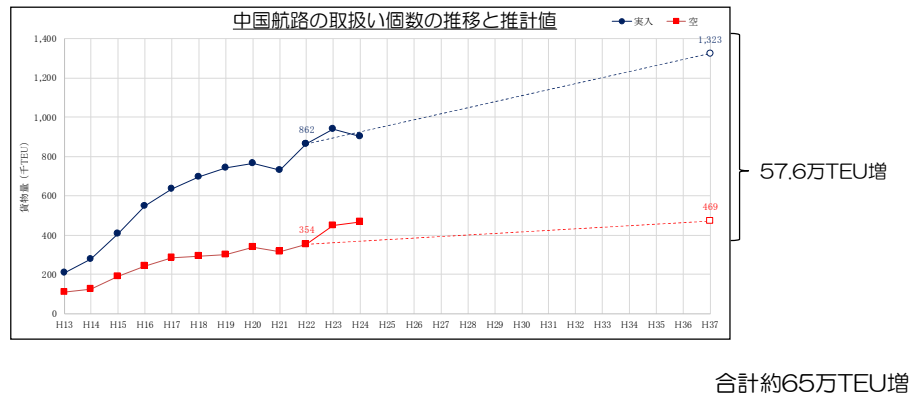
●15号地コンテナふ頭（新規：埋立28.8ha，岸壁長500m，水深11～12m）

① 近海航路コンテナ貨物の現状と課題

- ・ 東京港の外貿貨物量は、地域別にみると、中国をはじめとするアジア貨物が堅調に増大している。特に、中国等の近海航路のコンテナ貨物量は平成30年代後半までに、約65万TEU増大すると推計される。



図Ⅲ- 1-15 航路別コンテナ取扱量の推移



図Ⅲ- 1-16 中国航路、韓国航路のコンテナ取扱個数の推移と推計値

- ・ 現在、近海航路貨物を取扱う埠頭は主に、青海コンテナふ頭（公共）（A0～A2）、品川コンテナふ頭（S5～S7）である。また、船型は2万DWT以下のコンテナ船が中心となっている。

表Ⅲ- 1-5 中国航路運航社、船舶等一覧（平成25年）

運航社	船名	TEU	DWT	利用ターミナル
CCL	FRIESEDJUK	887	12,306	青海公共
	DELIA	889	12,253	
CCL	CCL NINGBO	698	8,157	青海公共
	RBD ESPERANZA	698	8,210	
COSCO T.S.Lines	CAI YUN HE	1,432	23,845	青海 A4
	MI YUN HE	1,432	24,259	
COSCO	HU TUO HE	764	12,687	中防内側外貨雑貨
COSCO	TAKEKO	564	9,513	中防内側外貨雑貨
	UMEKO	564	9,515	
COSCO	YONG DING HE	764	12,668	中防内側外貨雑貨
COSCO	COSCO SAKURA	542	9,287	中防内側外貨雑貨
COSCO	ZI YA HE	764	12,714	中防内側外貨雑貨
CSCL	CSCL YOKOHAMA	908	12,550	青海公共
	CSCL TOKYO	908	12,550	
	CSCL NAGOYA	908	12,562	
Goto	GLARY OCEAN	1,118	13,702	青海A3
Goto	CONTI ESPERANCE	2,758	34,927	青海 A3
	CONTI BRISBANE	2,758	34,894	
HASCO	GLORY FORTUNE	1,098	13,979	青海公共
JI ZHOU	JI PENG	571	7,835	青海公共
	JIHONG	550	7,485	
JUSCO	JJ SKY	1,080	13,769	青海公共
JUSCO	JJ STAR	1,080	13,793	品川公共
Ningbo Ocean	NEW MINGZHOU	1,100	12,599	大井 o5/6
Shanghai Puhai	CONMAR DELTA	735	7,957	青海公共
Sinotrans	REFLECTION	915	11,229	品川公共
	SINOTRANS NAGOYA	915	11,179	
Sinotrans	NORTHERN VALENCE	2,742	37,921	大井 o5
	CAPE MOLLINI	2,742	37,882	
Sinotrans	SINOTRANS XIAMEN	831	12,550	大井 o5
Sinotrans	YI SHENG	385	6,816	品川公共 大井 o5
	TRADE HOPE	385	6,810	
SITC	JOSCO VIEW	1,049	12,830	大井 o1/2
	SITC SHIMIZU	1,042	11,694	
	JOSCO STAR	1,043	12,820	青海A3
	SITC YANTAI	1,042	12,692	
SITC	SITC BUSAN	1,040	13,009	大井 o1/2
	SITC NAGOYA	907	12,601	
	SITC HONGKONG	831	12,621	
SITC	SITC XIAMEN	831	12,628	大井 o1/2
	SITC LIANYUNGANG	1,042	12,716	
	SITC SHENZHEN	1,042	12,692	
T.Slines	SITC HOCHIMINH	1,042	12,696	大井 o1/2
	VEGA TOPAS	834	11,400	
TCLC	CONDOR	887	12,400	青海公共
	TAI CANG HE	357	6,720	
	OSG ARGOSY	585	8,732	
Winland	GUANG PING	629	7,991	青海A3 青海公共
	ESM SILVANA	787	12,649	
Winland	LILLY	672	8,238	青海公共

表Ⅲ- 1-6 韓国航路運航社、船舶等一覧（平成25年）

運航社	船名	TEU	DWT	利用ターミナル
CK Line Tai Young	SUZANNE	841	10,747	品川公共
	OSG ADMIRAL	639	9,676	
	HUNZE TRADER	704	8,509	
Dong Young	PEGASUS PACER	708	9,618	品川公共
	PEGASUS PRIME	708	9,618	
Dongjin	O,MAESTRIS	660	8,524	品川公共
Hanjin	MEDIAEGEAN	980	11,968	青海A3
Heung-A	DS BLUE WAVE	698	8,166	品川公共
KMTC	STADT RAVENSBURG	698	8,184	品川公共
Nam Sung	VICTORY STAR	706	9,157	品川公共
PanCon	PANCON GLORY	1,060	11,898	品川公共
Sinkor	HAMILTON STRAIT	834	10,974	品川公共
STX Pan Ocean	STX TOKYO	702	10,299	品川公共
	STX YOKOHAMA	702	10,298	

- これらのふ頭では、施設能力を大幅に超えるコンテナ貨物を取扱っているのが現状であり、首都圏の旺盛な消費需要を満たすために、施設能力のさらなる拡充が必要である。

表Ⅲ-1-7 近海航路対応埠頭のコンテナ取扱実績及び施設能力一覧

地区名	施設名	水深 (m) 8次改訂	延長 (m) 8次改訂	平成24年実績 (万TEU)	施設能力 (万TEU) ※国総研モデルによる算定
品川	(S5)	-10	195	43	21
	S6	-11	550		
	S7				
青海	A0	-13	260	80	34
	A1		260		
	A2	-15	350		

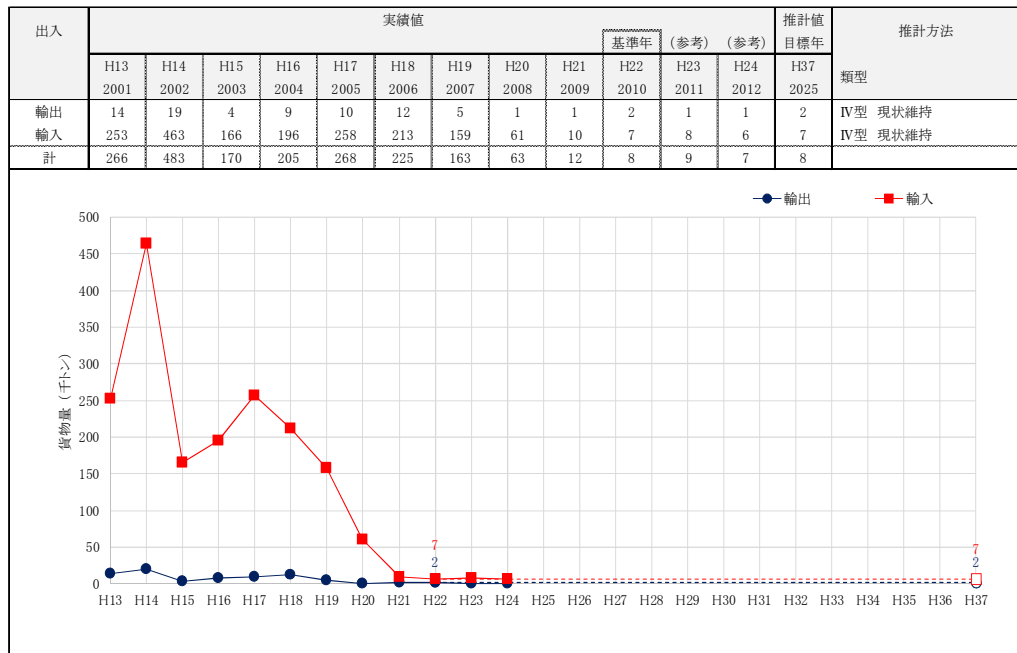
② 課題への対応方針

- 今後増大する見込みである中国等の近海航路コンテナ貨物に対応するため、新規コンテナ埠頭を整備する。
- 新規埠頭は、これまで埠頭背後地の不足等で苦勞してきた経験を踏まえ、十分な敷地面積を確保し、かつ、将来発展性のあるものとする。そのため、新規埋立による埠頭を整備を計画する。
- 東京港の水域は狭隘化してきていることから、整備にあたっては、利用が低下している施設や水域等の利活用を念頭に行う。

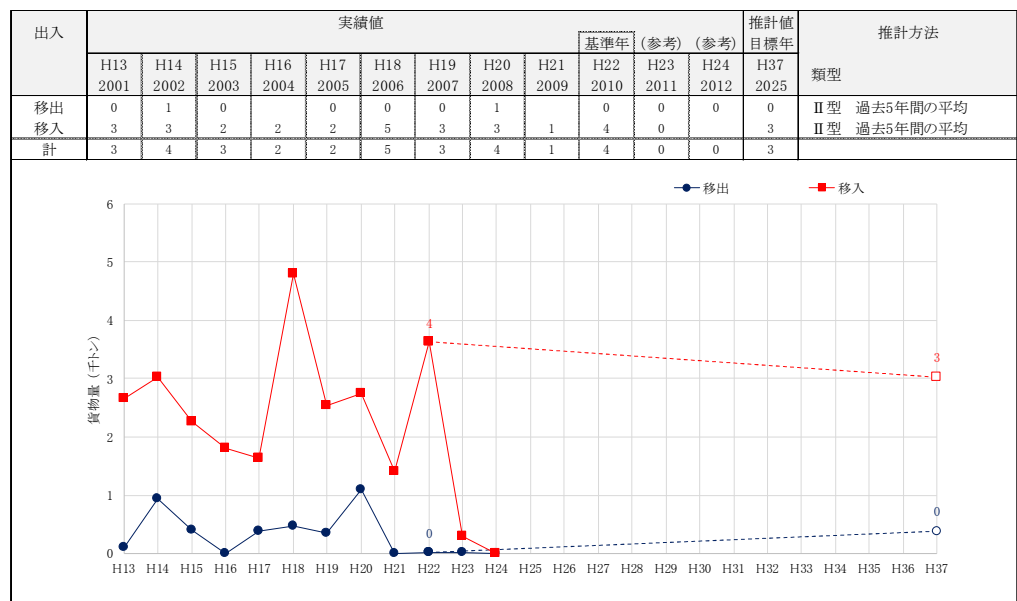
③ 新規埠頭計画

③-1 位置選定

- ・ 東京港においては、貨物需要の変化から東部地区の水面整理場や、15号地木材ふ頭（3B）等の木材関連施設の利用低下が著しく、また、同地区が広大な水域を有していることなどから、この地区の利活用が課題となっていた。
- ・ 計画調査検討委員会での検討や利用者等との調整を踏まえ、東部地区の水面整理場や木材埠頭等の利用転換は可能と判断し、15号地前面の水域を埋立て、新規コンテナ埠頭の整備を計画することにした。



図Ⅲ- 1-17 原木取扱量の推移（外貿）



図Ⅲ- 1-18 原木取扱量の推移（内貿）

③-2 施設計画

○対象船舶、必要水深等

対象船舶 : 3万 DWT
 必要水深 : -11~-12m
 バース長 : 250m (1バース当り)

- ・ 中国等の近海航路のコンテナ船を対象とし、現状から2万 DWT 以下のコンテナ船が中心となる (必要水深: -11m (技術上の基準より))。
- ・ ただし、コンテナ船は近年大型化の傾向にあり、近海航路についても、将来の船舶大型化が予想されることから、対象船舶は3万 DWT、必要水深は-11~-12m と幅を持たせて設定し、状況の変化に即応できる柔軟性をもたせた。
- ・ バース長は「港湾の施設の技術上の基準・同解説」(平成19年) p.944より1バース当り250mと設定した。

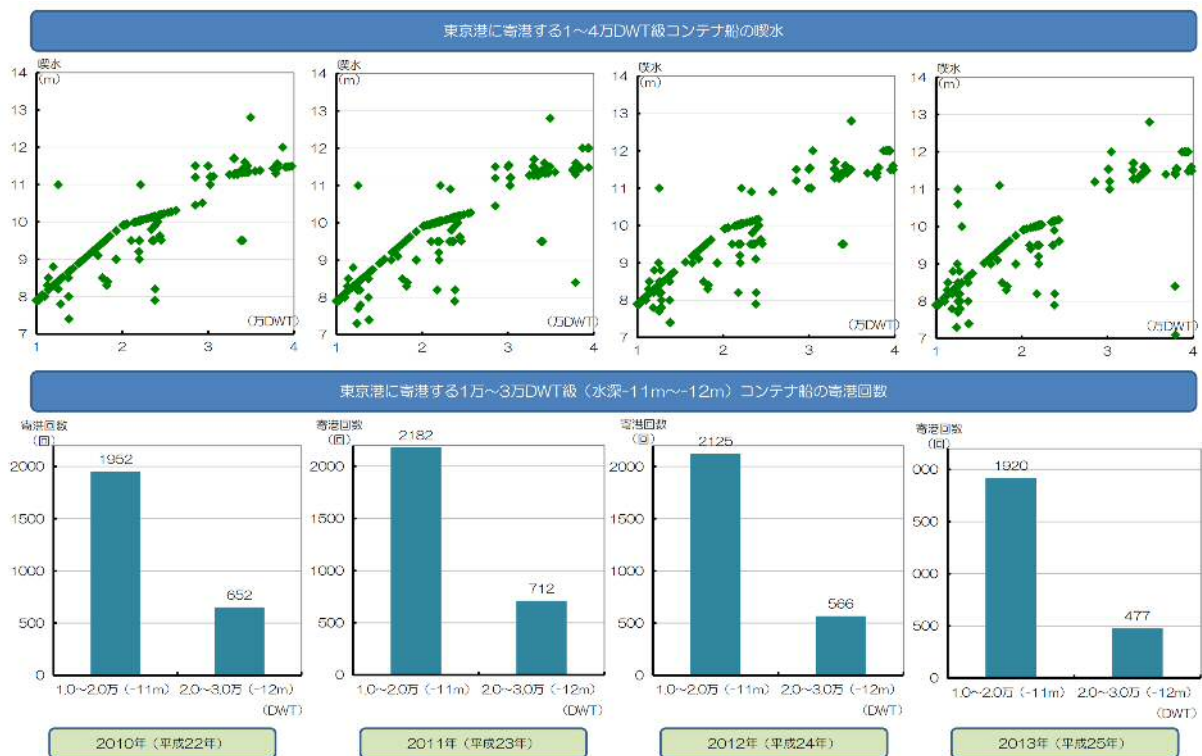


図 III- 1-19 1万~3万 DWT 級コンテナ船東京港への寄港回数実績及びその喫水

○施設能力、埋立規模等

取扱貨物量	：	40万TEU
施設能力	：	50万TEU
奥行	：	480m
延長	：	600m（250m×2バース+車両待機場100m）

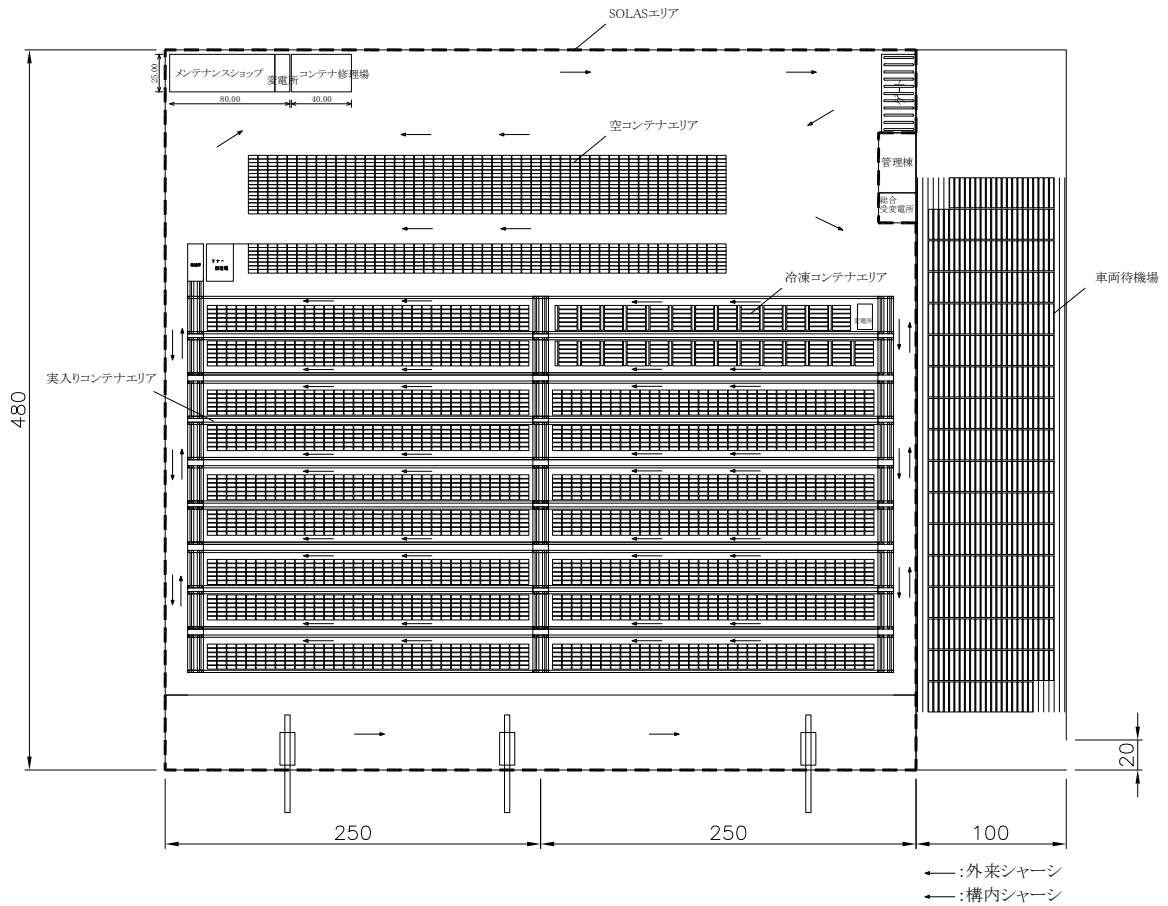
- ・ 近海航路の増加分 65 万 TEU のうち、今後供用する中防外側コンテナふ頭（Y1）で 25 万 TEU をうけもつため、残り 40 万 TEU を取扱貨物量として設定した。
- ・ 一方で、S5～S7 等は目標年次において、施設能力以上の取扱貨物量を設定する（例えば S5～S7 の場合、目標年次における取扱貨物量 25 万 TEU に対し、施設能力は 21 万 TEU）ことから、15 号地コンテナ埠頭の施設能力は余裕をもたせ 50 万 TEU と設定した。
- ・ 青海公共ふ頭（A0～A2）では、年間約 80 万 TEU（H24 実績外内貿コンテナ）のコンテナを取扱っている。3B で 80 万 TEU を取扱っていることから、1B 当りの取扱い量を 26 万 TEU と想定した。
- ・ 青海公共ふ頭と同レベルの利用状況を想定すると、15 号地コンテナふ頭で 50 万 TEU の施設能力をもたせるためには、2 バース必要となる。
（50 万 TEU÷26 万 TEU/B=1.92≒2B）よって岸壁延長は 250m×2 バース=500m となる。
また、青海ふ頭において、近海航路である中国航路をメインとしている青海 0・1 バースのバースウィンドウを確認すると、2 バース同時係留していることがわかる。
その事からも、2 バース必要であると考えられる。（Ⅲ-32、33 参考資料参照）
- ・ 施設能力 50 万 TEU、岸壁延長 500m として、国総研モデルを用いてコンテナターミナルエリア幅を計算した結果、
 - エプロンエリア幅 ：約 50m
 - マーシャリングエリア幅 ：約 340m
 - バックヤードエリア幅 ：約 90mとなった。したがって埋立の奥行は 480m と設定した。
- ・ また、渋滞対策として、青海公共ふ頭の車両待機場を参考に、車両待機場スペースを 100m 確保する。よって埋立の延長は 500+100=600m と設定した。

○埋立位置、施設配置等

- ・ 埋立の位置は、将来の発展性があるよう、廃止する木材埠頭（2B、460m）の前面とし、南北を 480m、東西を 600m とし、面積約 28ha のコンテナ埠頭計画とした。
- ・ 15号地の埋立及びコンテナ埠頭の整備に伴い、木材埠頭は 1B(L=240m)に縮小し、現在の内貿埠頭の位置に移転する。
- ・ 以上の設定を踏まえ、15号地コンテナ埠頭計画図及び施設配置図を作成した。



図Ⅲ- 1-20 15号地コンテナ埠頭計画図

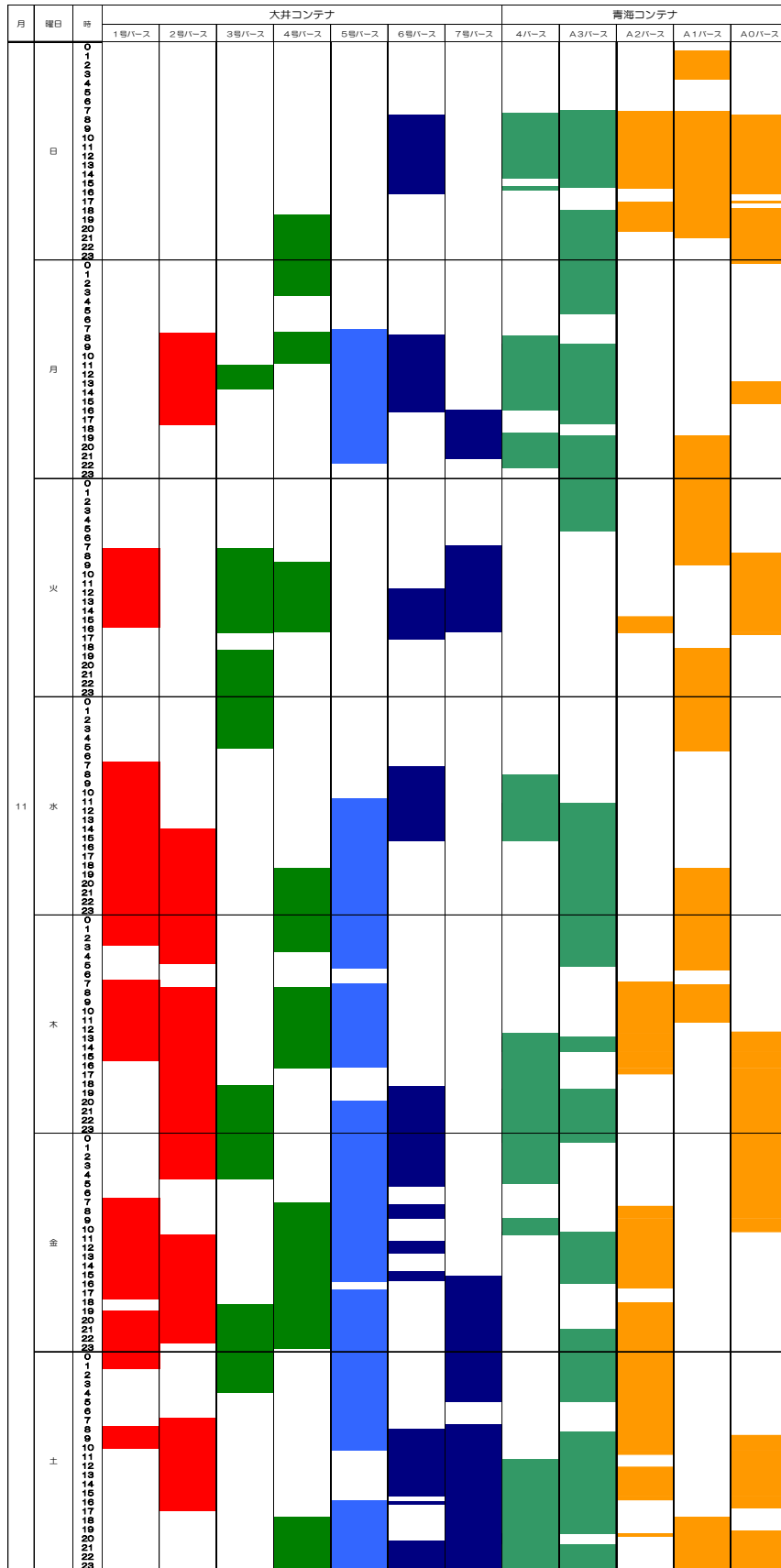


図Ⅲ- 1-21 15号地コンテナふ頭施設配置図

④ 船舶航行安全

- ・ 船舶の大型化に伴う船舶の航行に関する安全性の検証は船舶航行安全対策検討委員会で行い、安全性を確認している。
- ・ さらに、L2 パースの回頭水域について、保安部及び委員長に問題がないことを再確認した。

(参考) コンテナ埠頭のバースウインドウ



図III-1-22 コンテナ埠頭のバースウインドウ

(参考) コンテナ埠頭の配船例

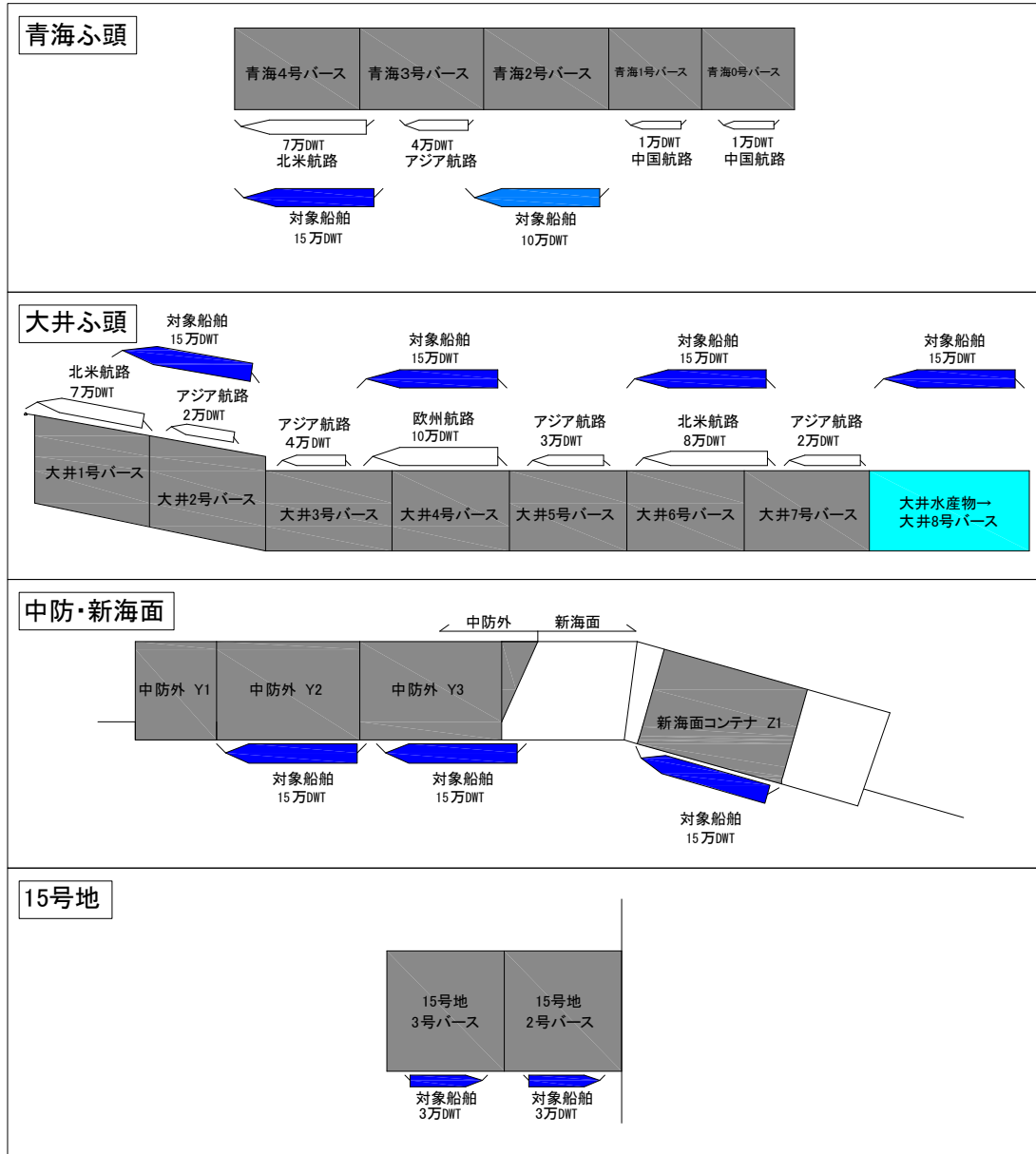


図 III- 1-23 コンテナ埠頭の配船例

1-3 内貿ユニットロード埠頭計画

1-3-1 内貿ユニットロード埠頭計画の必要性

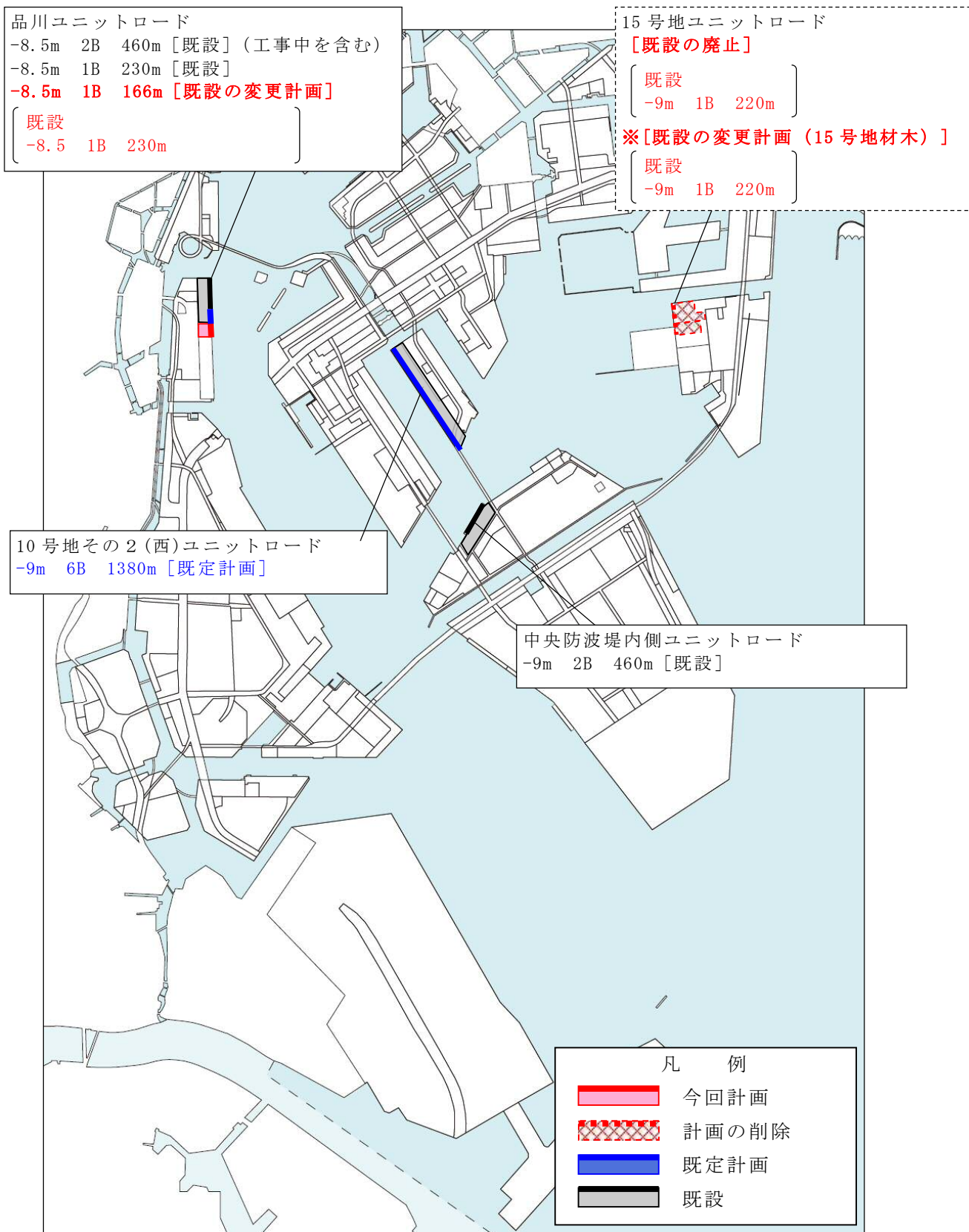
- ・ 現行計画内貿ユニット将来貨物量（平成 20 年代後半）：15,650 千トン
- ・ 新規計画内貿ユニット将来貨物量（平成 30 年代後半）：12,389 千トン
と推計したため、ユニットロード埠頭の規模を縮小する。

1-3-2 内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置

内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-8 内貿ユニットロード埠頭計画

地区名	埠頭名	種別	今回計画				既定計画			
			水深 (m)	バース 数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)	水深 (m)	バース 数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
内港 地区	品川	既設(工事中を含む)	8.5	2	460	10,000	8.5	2	460	10,000
		既定計画	8.5	1	230	10,000	8.5	1	230	10,000
		既設の 変更計画	8.5	1	166	10,000	8.5	1	230	10,000
		既設の 変更計画	-	-	-	-	8.5	1	230	10,000
中部 地区	10号地 その2 (西)	既定計画	9	6	1,380	12,000(GT)	9	6	1,380	12,000(GT)
東部 地区	15号地	既設の 変更計画	-	-	-	-	9	1	220	10,000(GT)
		既設の 廃止	-	-	-	-	9	1	220	10,000(GT)
中央 防波堤 地区	中央 防波堤 内側	既設	9	2	460	12,000(GT)	9	2	460	12,000(GT)



図III-1-24 内貿ユニットロード埠頭計画

<施設配置・計画の考え方>

●品川ユニットロードふ頭（延長 1,150m ⇒ 延長 856m）

品川コンテナふ頭計画（外貿多目的含む）の変更、及び、内貿ユニット貨物の推計を近年の動向を踏まえ見直したことに伴い、RORO 船用のふ頭（S4）の規模を縮小する。

[参考]内貿ユニット貨物の将来貨物量

7次改訂一部変更 → H20年代後半：貨物量 15,651千トン

8次改訂 → H30年代後半：貨物量 12,389千トン

●15号地ユニットロードふ頭

（既設：-9m, 2B, 440m ⇒ 1B：既設の廃止、1B：既設の変更計画）

東部地区の木材関連施設の再編計画に伴い、15号地 RORO ふ頭計画を削除する。なお、既設 RORO 船ふ頭の利用者は、中防内側 RORO ふ頭の新規供用に合わせ、移転する予定である。

1-4 外貨埠頭計画

1-4-1 外貨埠頭計画の必要性

外貨コンテナ船、外貨RORO船等、多目的な利用に対応する多目的埠頭を計画する。

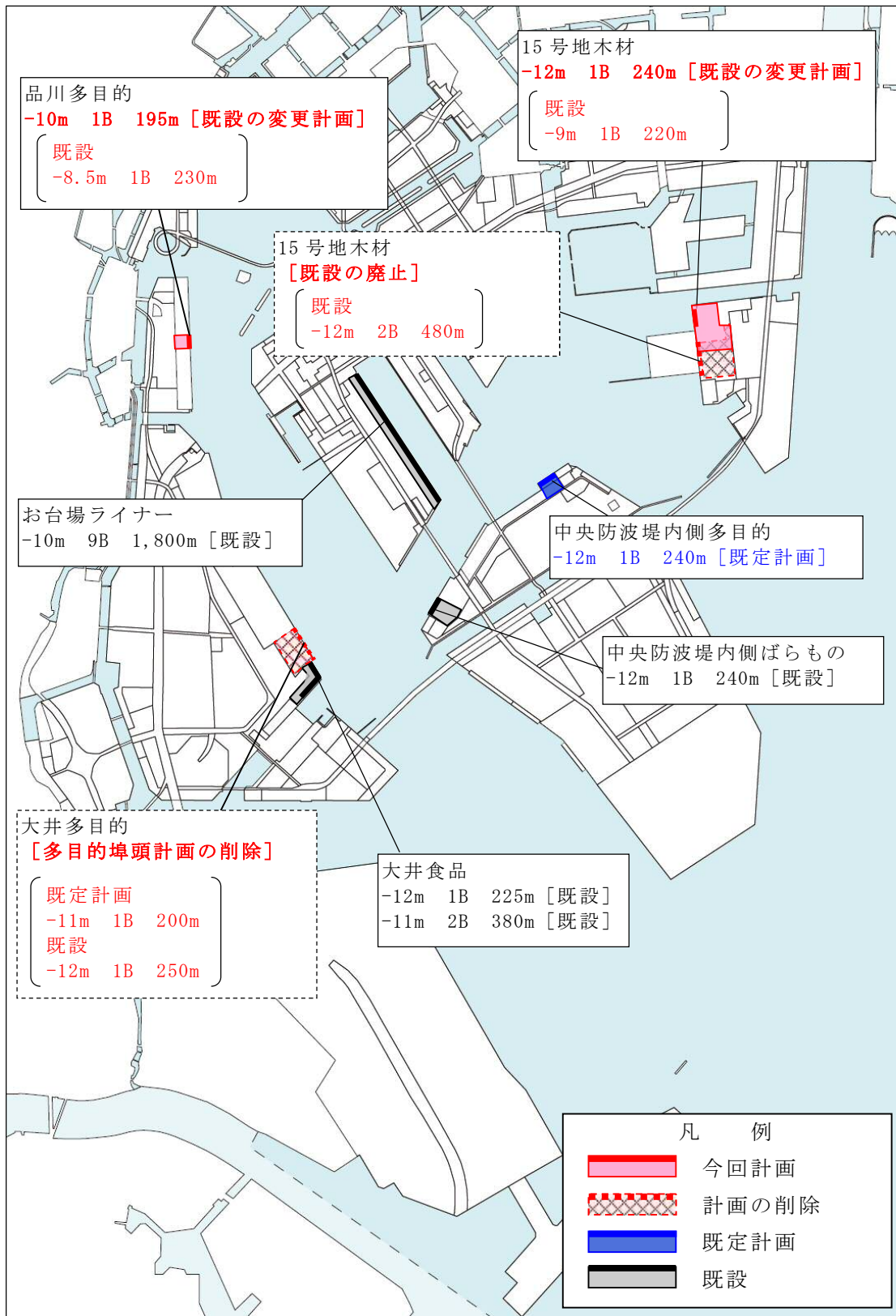
また、原木、製材等の木材関連貨物の取扱いが減少しているため、木材ふ頭の規模を縮小する。

1-4-2 外貿埠頭の規模及び配置

外貿埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-9 外貿埠頭計画

地区名	埠頭名	種別	今回計画				既定計画			
			水深 (m)	バース 数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)	水深 (m)	バース 数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
内港 地区	品川 多目的	既設の 変更 計画	10	1	195	15,000	-	-	-	-
南部 地区	大井 多目的	既定計 画の変 更計画	-	-	-	-	11	1	200	30,000
		既設の 変更 計画	-	-	-	-	12	1	250	30,000
	大井 食品	既設	12	1	225	30,000	12	1	225	30,000
		既設	11	2	380	15,000	11	2	380	15,000
中部 地区	お台場 ライナー	既設	10	9	1,800	15,000	10	9	1,800	15,000
東部 地区	15号地 木材	既設の 廃止・ 既設の 変更計 画	12	1	240	30,000	12	2	480	30,000
中央 防波堤 地区	中央 防波堤 内側 多目的	既定 計画	12	1	240	30,000	12	1	240	30,000
	中央 防波堤 内側 ばらもの	既設	12	1	240	30,000	12	1	240	30,000



図Ⅲ- 1-25 外貿埠頭計画

<施設配置・計画の考え方>

●品川多目的ふ頭 (-10m, 1B, 195m)

コンテナ船以外の多様なアジア航路の船舶（例：在来船や RORO 船等）にも対応可能なようにしていく。

対象船舶はアジア航路と主流となっている 1.5 万 DWT の RORO 船とし、水深 10m の埠頭とする。さらに、隣接するコンテナ埠頭との連続直線バースとする。

●15 号地木材ふ頭 (2B ⇒ 1B)

原木、製材等の木材関連貨物の取扱いが減少しているため、15 号地木材ふ頭の規模を縮小し、位置を変更する。

なお、対象船舶等は既定計画どおりとする。

●大井多目的ふ頭 (計画削除)

増大する外内貿コンテナ貨物に対応するため、多目的埠頭ではなく、外内貿コンテナふ頭へと計画変更する。

1-5 内貿埠頭計画

1-5-1 内貿埠頭計画の必要性

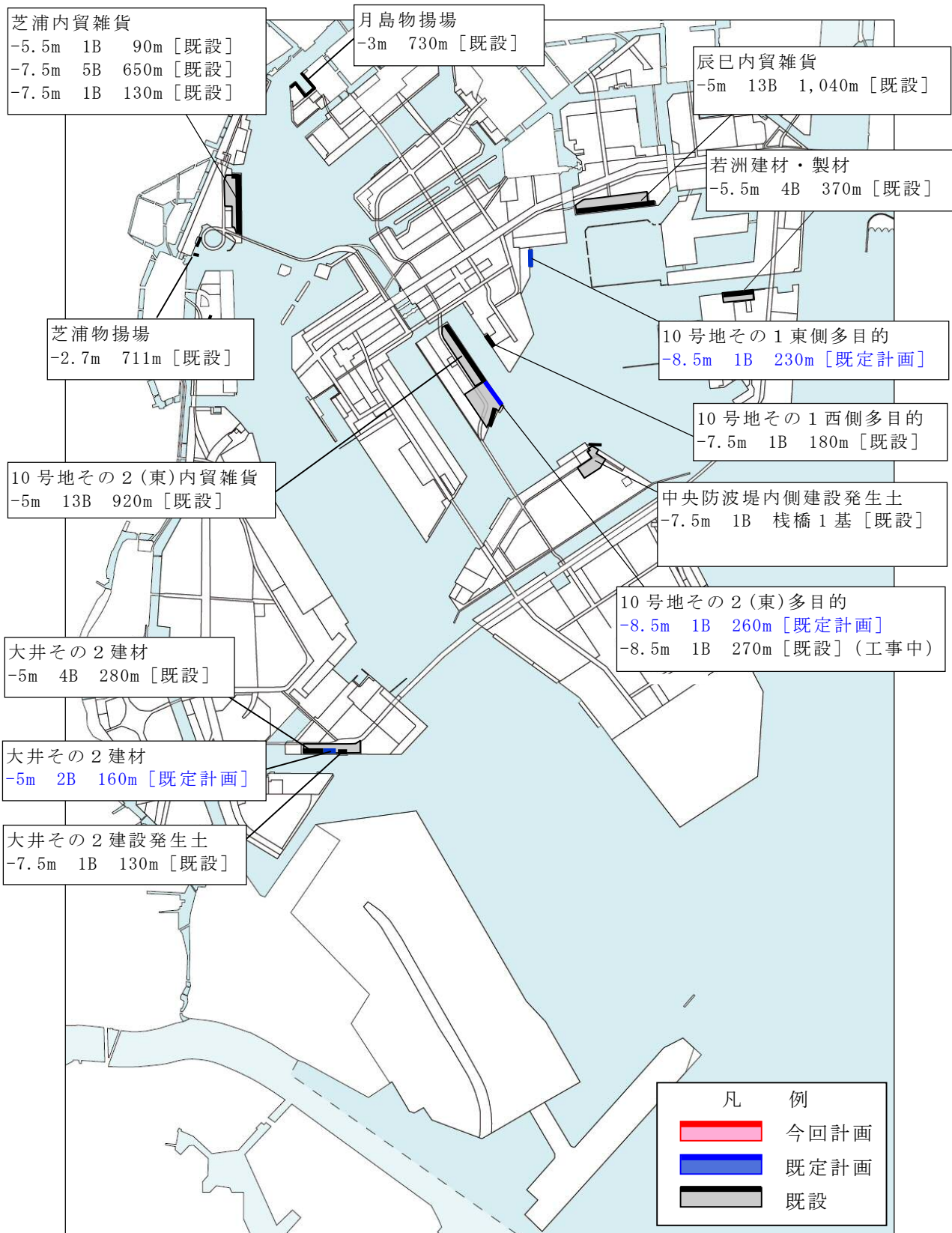
施設規模は既定計画どおりであるが、離島航路の貨客船大型化（小笠原航路：10,600GT、船長 150m、喫水 5.8m）にともない、小笠原航路の船舶の荷役も行って
いる芝浦ふ頭（J3～J4）の対象船舶を変更する。

1-5-2 内貿埠頭の規模及び配置

内貿埠頭計画の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 1-10 内貿埠頭計画

地区名	埠頭名	種別	水深 (m)	バース数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
内港 地区	芝浦内貿雑貨	既設	5.5	1	90	2,000
		既設 ※対象船舶 を大型化	7.5	2	260	10,600(GT)
		既設	7.5	4	520	5,000
	芝浦物揚場	既設	2.7	1	711	-
	月島物揚場	既設	3	1	730	-
南部 地区	大井その2 建材	既設	5	4	280	1,000
		既定計画	5	2	160	1,000
	大井その2 建設発生土	既設	7.5	1	130	5,000
中部 地区	10号地その1 東側多目的	既定計画	8.5	1	230	14,500(GT)
	10号地その1 西側多目的	既設	7.5	1	180	5,000(GT)
	10号地その2 (東) 内貿雑貨	既設	5	13	920	1,000
	10号地その2 (東) 多目的	既定 計画	8.5	1	260	23,000(GT)
		既設 (工事中)	8.5	1	270	16,000(GT)
東部 地区	辰巳内貿雑貨	既設	5	13	1,040	1,000
	若洲建材・製材	既設	5.5	4	370	2,000
中央 防波堤 地区	中央防波堤内側 建設発生土	既設	7.5	1	160	5,000



図Ⅲ- 1-26 内貿埠頭計画

2. 旅客船埠頭計画

2-1 旅客船埠頭の現況

旅客船埠頭の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 2-1 旅客船埠頭の現況

地区名	埠頭名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
内港 地区	日の出 貨客船	6.7	6	564	3,000
	晴海 客船	10	2	456	20,000(GT)

- ・ なお、レインボーブリッジの桁下高さの制約により通航できない大型船（ボイジャー・オブ・ザ・シーズ、14万GT級）は、大井水産物ふ頭を暫定利用している（平成25年実績、平成26年予定）。

表Ⅲ- 2-2 大型旅客船の暫定利用岸壁の現況

地区名	埠頭名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
南部 地区	大井 水産物	12	2	450	30,000

2-2 旅客船埠頭計画の必要性

●新客船埠頭

大型クルーズ客船の需要動向を踏まえ、引き続き旅客船埠頭の拡張の検討が必要であることが想定されるため、中部地区・旅客船埠頭の拡張計画を将来構想とする。

- ・晴海旅客船ふ頭は、オリンピック選手村の整備に伴い、跡地利用として宅地化（マンション等による住宅地）される予定である。
- ・埠頭直背後の宅地化により、荷役埠頭（旅客船含む）としての供用は困難と考えられることから、将来は旅客船ふ頭を廃止し、物資供給岸壁等の不荷役埠頭（官庁船バース等）として活用することを想定する。
- ・大型クルーズ客船等への対応は、需要動向を見ながら、中部地区の旅客船埠頭において岸壁を拡張するなどして対応していく。
- ・なお、晴海旅客船ふ頭の廃止等については、地元と十分に協議調整しながら検討対応していく。
- ・また、中部地区・旅客船ふ頭の拡張計画については、平成 25 年 11 月「軽易な変更」における船舶航行安全対策検討において安全対策等の検討確認を行っている。

●竹芝貨客船ふ頭

離島航路の貨客船大型化（小笠原航路：10,600GT、船長 150m、喫水 5.8m）にともない、対象船舶を変更する。

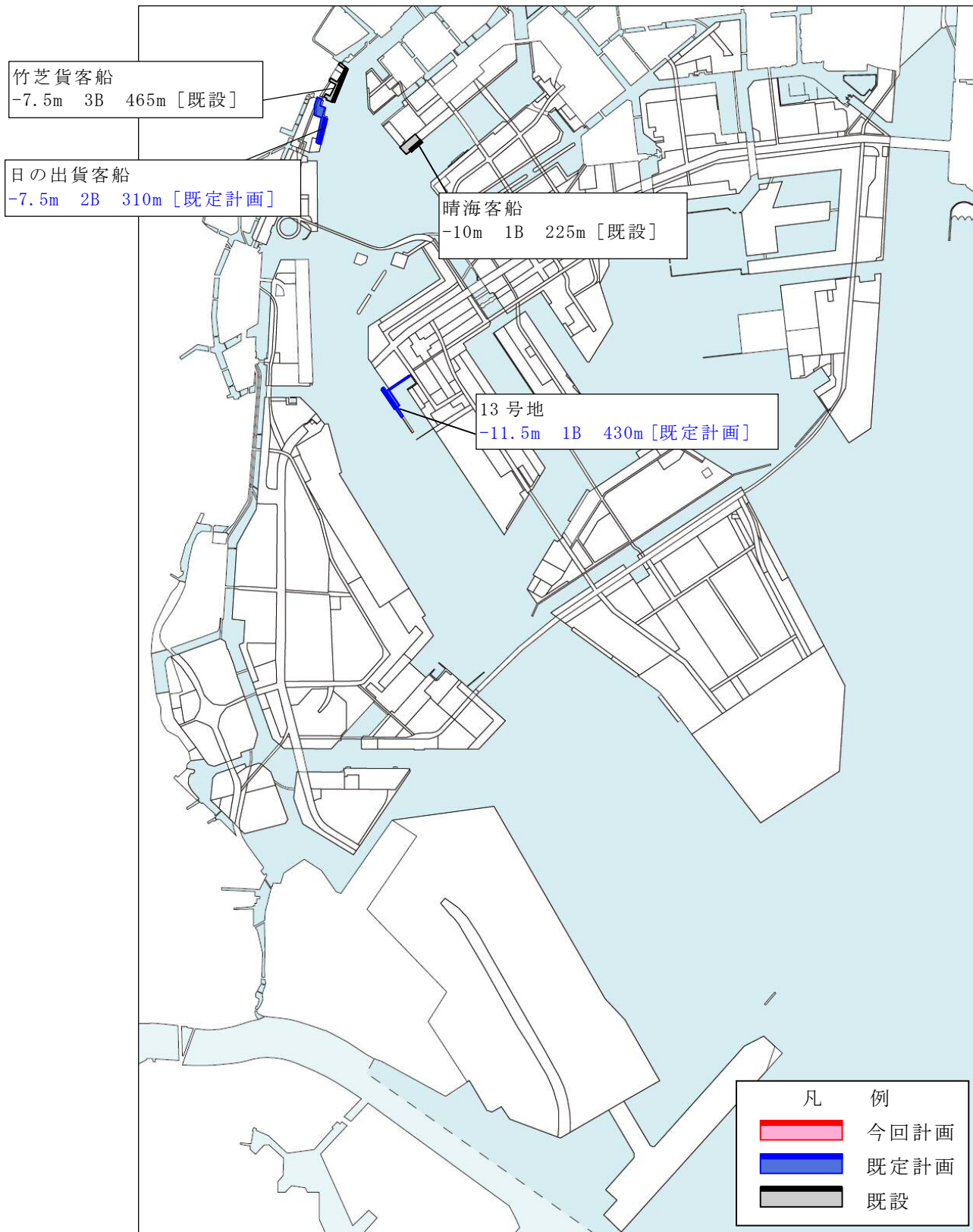
- ・竹芝ふ頭は、伊豆七島航路や高速船、レストランシップ等の利用船舶が多く、また、天候不良等による欠航や早着・遅延等により、他船との輻輳があることから、埠頭全体を最大船対応とする。

2-3 旅客船埠頭の規模及び配置

旅客船埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 2-3 旅客船埠頭計画

地区名	埠頭名	種別	水深 (m)	バ ー ス 数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)
内港 地区	竹芝貨客船	既設 ※対象船舶 を大型化	7.5	3	465	10,600(GT)
	日の出貨客船	既定計画	7.5	2	310	5,000
	晴海客船	既設	10	1	225	20,000(GT)
中部 地区	新客船	既定計画	11.5	1	430	230,000(GT)



図Ⅲ- 2-1 旅客船埠頭計画

3. 旅客船埠頭（小型栈橋）計画

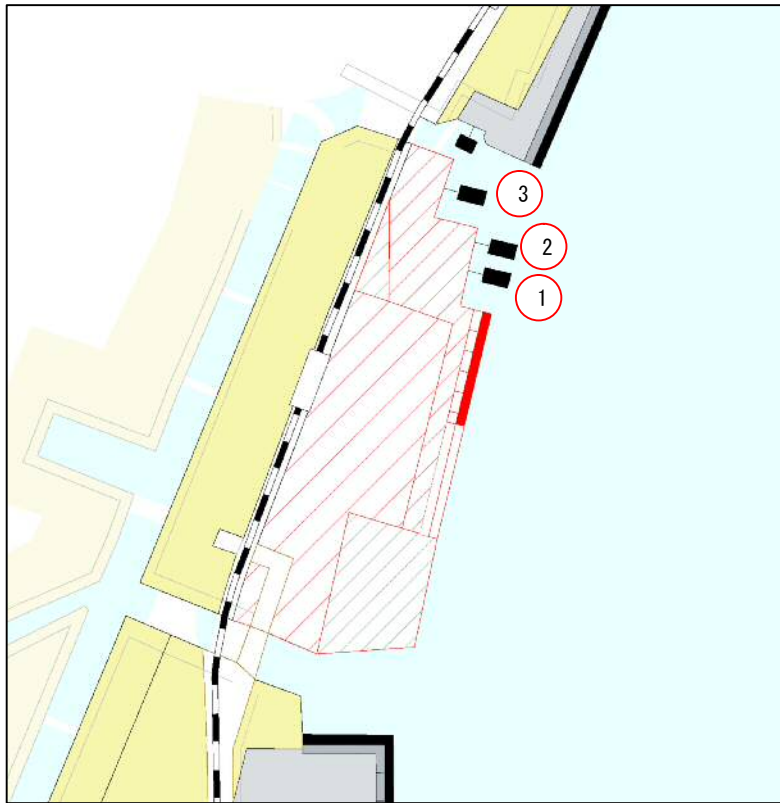
3-1 旅客船埠頭（小型栈橋）の現況

旅客船埠頭（小型栈橋）の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 3-1 旅客船埠頭（小型栈橋）の現況

地区名		水深 (m)	基数 (基)	対象船舶	航路の種類
内港 地区	竹芝ふ頭	3.0	1	小型船	海上バス等
	日の出ふ頭	4.0	3		
	浜離宮	3.0	1		
南部 地区	大井ふ頭その1（北） （大井埠頭中央海浜公園）	3.0	1		
	勝島 （しながわ水族館）	3.0	1		
中部 地区	13号地 （船の科学館）	4.0	1		
	10号地その1 （東京ビッグサイト）	4.0	1		
	お台場 （お台場海浜公園）	3.0	1		
	青海 （パレットタウン）	3.0	1		
東部 地区	15号地（北） （若洲）	3.0	1		
葛西沖 地区	葛西沖 （葛西臨海公園）	3.0	1		

注) 晴海にも暫定施設の小型栈橋があり、海上バスに利用されている。



図Ⅲ- 3-1 日の出ふ頭小型棧橋の配置図

表Ⅲ- 3-2 日の出ふ頭小型棧橋の用途

番号	用途	備考
①	水上バス	5次改訂
②	水上バス	5次改訂
③	水上タクシー	※昭和49年に設置

※ ③棧橋は昭和49年3月に設置されたものであるが、新たな海上交通（水上タクシー）の基地として、本改訂で既設として位置づける

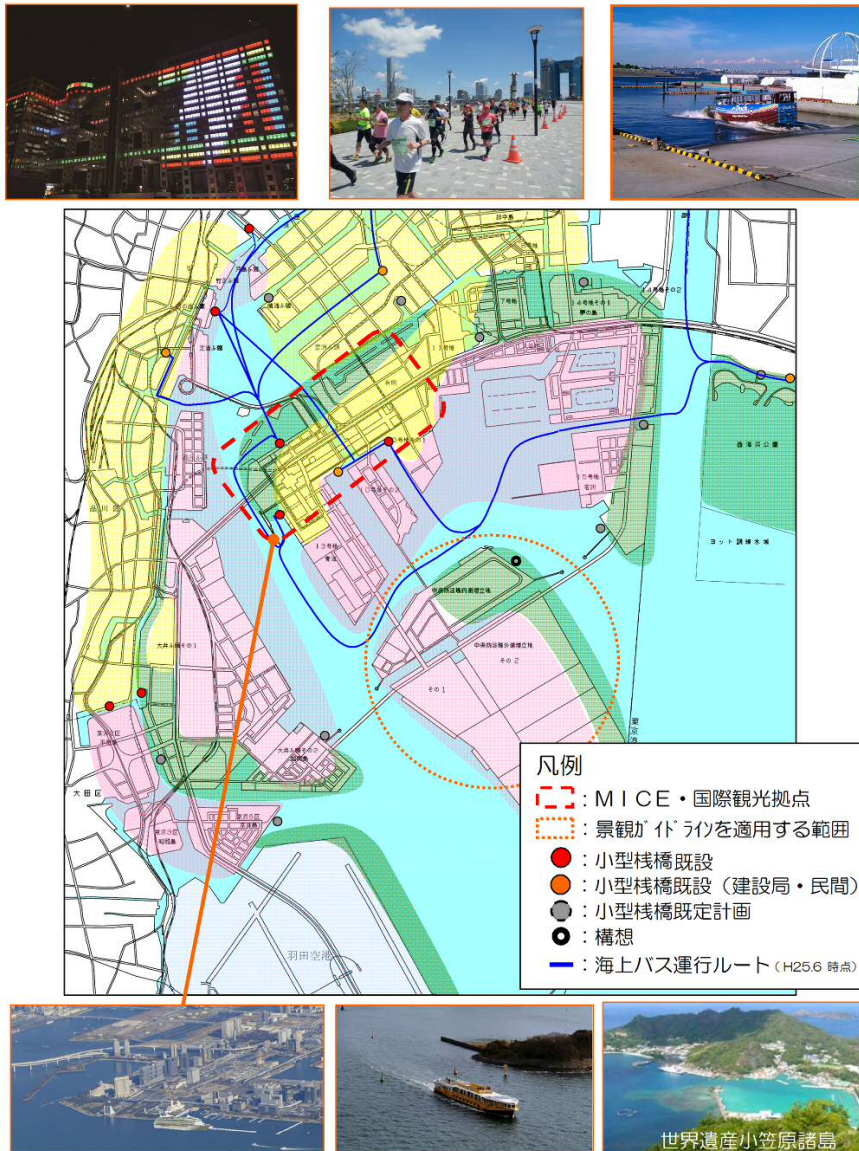
3-2 旅客船埠頭（小型栈橋等）計画の必要性

多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、船揚場を計画する。

なお、今回計画では、新たな旅客船埠頭（小型栈橋）計画は無い。

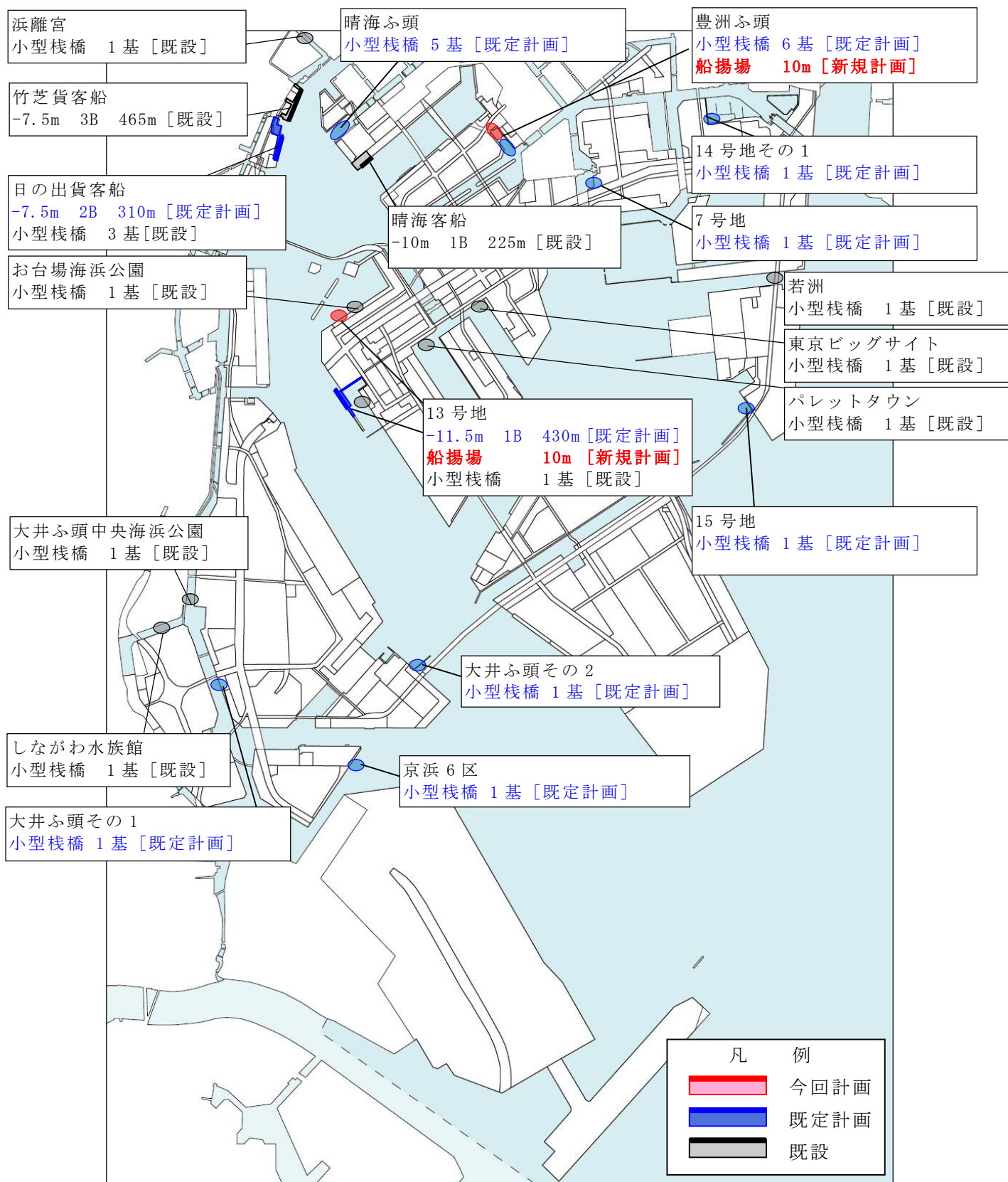
海上交通ネットワークの拡充

- ・ 東京オリンピック・パラリンピック期間中の観客輸送等に活用できる、さらには大会後も、観光と日常の足の両面から東京の魅力を高める、海上交通ネットワークの形成を目指して検討を行う。
- ・ ネットワークの整備に当たっては、民間活力を取り込み、定期航路を主体としつつ、不定期航路等の利用も含めて検討を進め舟運を活性化していく。
- ・ 都が保有する公共栈橋の開放についても検討を行い、海上交通ネットワークの充実に取り組む。



図Ⅲ- 3-2 海上交通ネットワークの拡充

3-3 旅客船埠頭（小型栈橋等）の規模及び配置



図III-3-3 旅客船埠頭（小型栈橋等）計画

4. 木材取扱施設計画

4-1 木材取扱施設の現況

木材取扱施設の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 4-1 水面貯木場（平成 24 年）

地区名	施設名	面積（ha）
東部地区	12号地貯木場	56.1
	14号地貯木場	25.7
合計		81.8

表Ⅲ- 4-2 12号地貯木場係留施設等（平成 24 年）

施設名	水深（m）	規模
木材投下泊地 （水面整理場）	7.5	38.5 ha
	2.5	56.1 ha
係留浮標	7.5	2 バース 3 基
ドルフィン	10	5 バース

4-2 木材取扱施設計画の必要性

原木輸入量が減少し、水面貯木場や係留施設（ドルフィン）の利用が低下したため、木材取扱施設を縮小し、新規ふ頭（埋立含む）を計画する。

4-3 木材取扱施設の規模及び配置

- ・東京港には、木材取扱事業者が存在し小規模であるが利用している。また、係留施設（ドルフィン）については、運河部の工事等に利用する土砂等の運搬船の積み替えに利用されていることなどから、同規模の係留施設（水深 9 m、ドルフィン・2 バース）と水面整理場 1 ha を再配置する。
- ・また、新規ふ頭（埋立含む）の計画に伴い、既設の 12 号地水面整理場防波堤（L430m）を撤去し、港内・係留施設周辺の静穏度を確保するため、新規ふ頭（埋立含む）の西側に新規防波堤（L500m）を計画する。
- ・さらに、既設 12 号地貯木場（56.1ha）については、木材取扱施設（ドルフィン・2 バース）の移設先とするため廃止する。なお、既設 14 号地貯木場（25.7ha）を利用するため、支障はない。

表Ⅲ- 4-3 12号地貯木場 係留施設等計画

施設名	新規計画		既設	
	水深 (m)	規模	水深 (m)	規模
木材投下泊地 (水面整理場)	-	-	7.5	39ha
	2.5	1 ha	2.5	18 ha
水面貯木場	-	-	2.5	56ha
ドルフィン	9	2 バース	10	5 バース
係船浮標	-	-	7.5	3 基

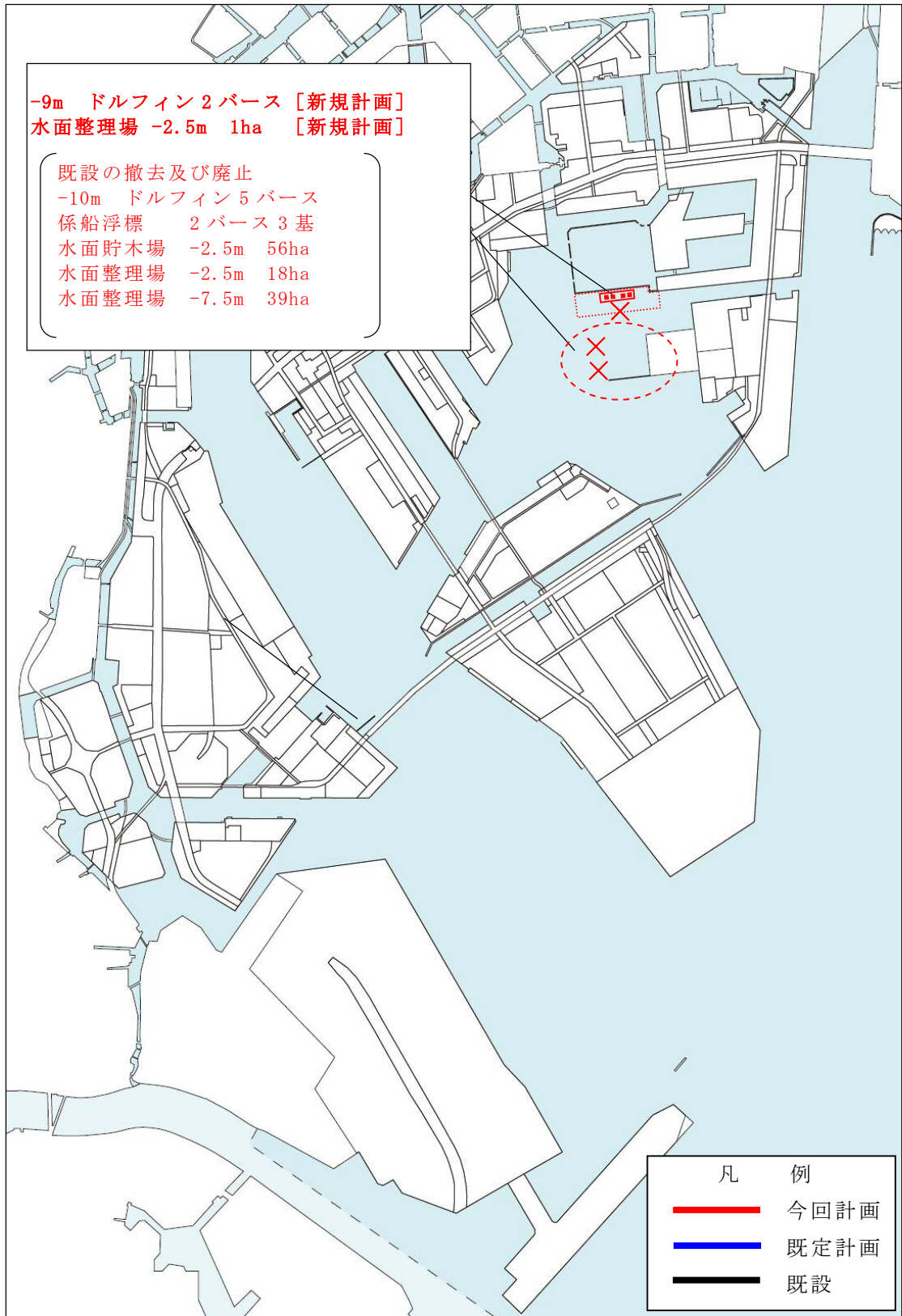


図 III- 4-1 木材取扱施設計画位置図

5. 専用埠頭計画

5-1 専用埠頭の現況

専用埠頭の取扱貨物等の利用状況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 5-1 専用埠頭の現況（平成 22 年）

地区	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	対象船型(DWT)	主要取扱貨物	企業名
内港地区	晴海ふ頭(民間)	10	2	—	20,000GT	砂利・砂	東洋埠頭(株) 鈴江コーポレーション(株)
	品川(セメント)	4.5 ～8.0	4	—	699～ 8,400	砂利・砂、 セメント	アサノコンクリート(株) 住友大阪セメント(株) 宇部三菱セメント(株)
	品川(電力)	7.5	1	—	—	—	東京電力品川火力発電所
中部地区	10号地(民間)	7.5	11	1,563	1,500～ 5,000	—	住金物流(株) 新日本製鉄(株) JFE物流(株)
	台場(官庁船)	6	2	200	460～ 2,950	—	海上保安庁
	13号地(官庁船)	7	2	—	1,500～ 5,000	—	水産庁 航海訓練所
南部地区	大井その1(電力)	8.5	1	—	2,926	原油、鋼材、 石油類	東電大井火力発電所
	大井その2(建材)	5	3	210	1,000	砂利・砂、 石灰石	関東宇部コンクリート工業(株) 鍋木生コンクリート・豊田商店
	京浜(民間)	5	—	836	—	砂利・砂、産 業機械、再利 用資材	東京23区清掃一部事務 組合 (株)土岐
東部地区	砂町(民間)	～4.0	12	—	450～900	砂利・砂、 石灰石、鋼材	昭石化工(株) 吉田建材(株)他 日本産業(株) 上陽レミコン(株)
	11号地(セメント)	8	1	—	7,000	セメント	太平洋セメント(株)
	15号地(民間) (建材)	5	2	140	1,000	砂利・砂、金 属くず、再利 用資材	吉田建材 他
	15号地(民間) (セメント、危険物)	4 ～12.0	5	670	500～ 30,000	セメント、 石油類	太平洋セメント(株) 出光興産(株) (株)朝田商会
	15号地(民間) (特殊品)	4.5	2	160	1,000	—	有明興業(株)

5-2 専用埠頭計画の必要性

引き続き、事業者の需要に対応するため、既定計画のとおりとする。

5-3 専用埠頭の規模及び配置

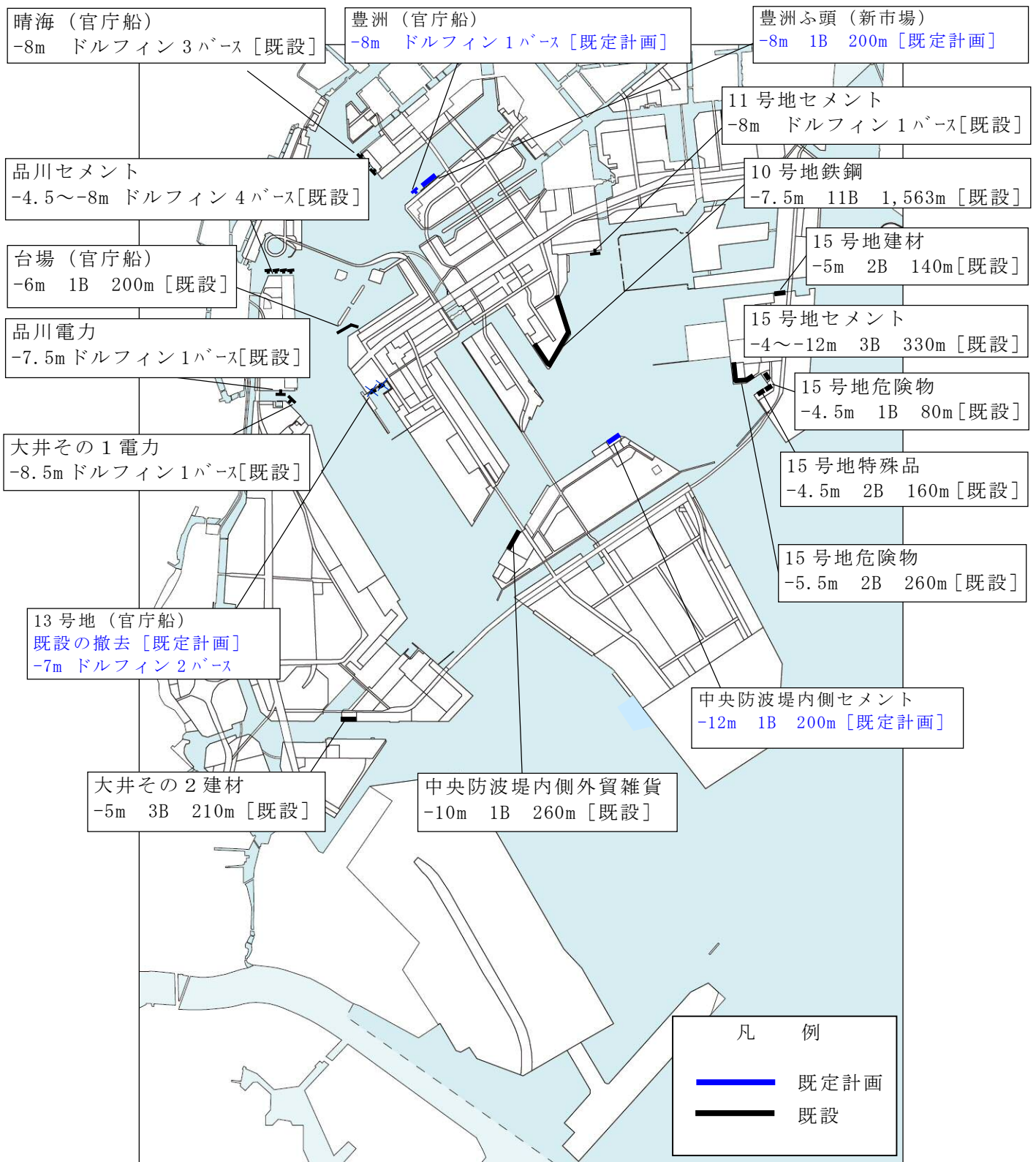
専用埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表Ⅲ- 5-2 専用埠頭計画

地区名	埠頭名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)	規模及び 配置の考え方
内港 地区	豊洲(官庁船)	8	1	—	3,000	既定計画
	豊洲新市場	8	1	200	6,000	既定計画
中央防 波堤地 区	中央防波堤 内側セメント	12	1	200	30,000	既定計画

表Ⅲ- 5-3 専用埠頭計画（今回削除する既設）

地区名	埠頭名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	対象船舶 (DWT)	規模及び 配置の考え方
中部 地区	13号地 (官庁船)	7	2	—	1,500～ 5,000	既設の撤去



図III-5-1 専用埠頭計画

6. 水域施設計画

6-1 航路計画

6-1-1 主な航路の現況

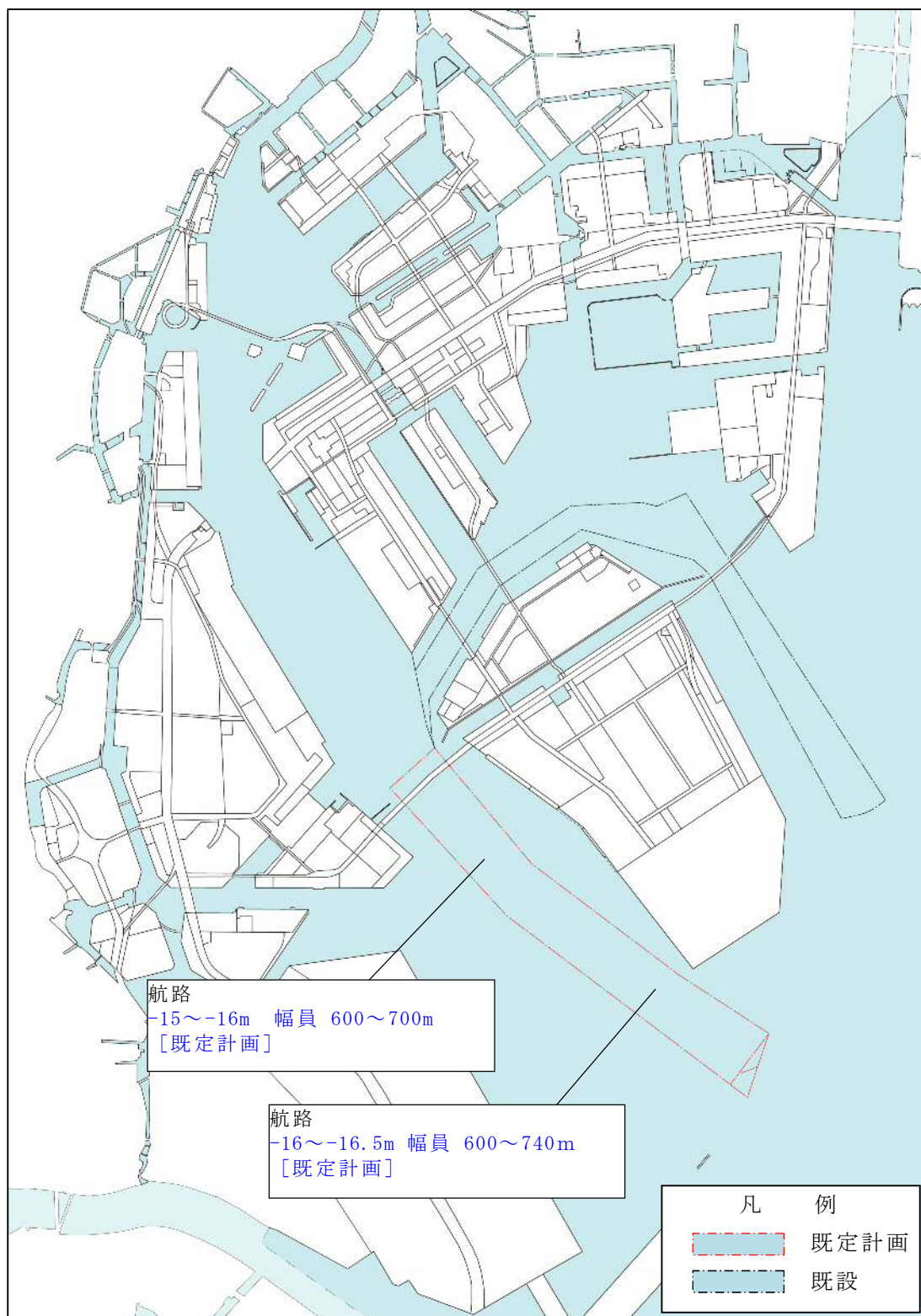
主な航路の現況は以下のとおりである。

表Ⅲ- 6-1 主な航路の現況

航路名	水深(m)	航路幅(m)	状況
第一航路	15～16	600～700	既定計画
	16～16.5	600～740	
第二航路	12	300	既設
第三航路	12	300～550	既設

6-1-2 航路計画

今回計画では、新たな航路計画は無い。



図Ⅲ-6-1 航路計画

6-2 泊地計画

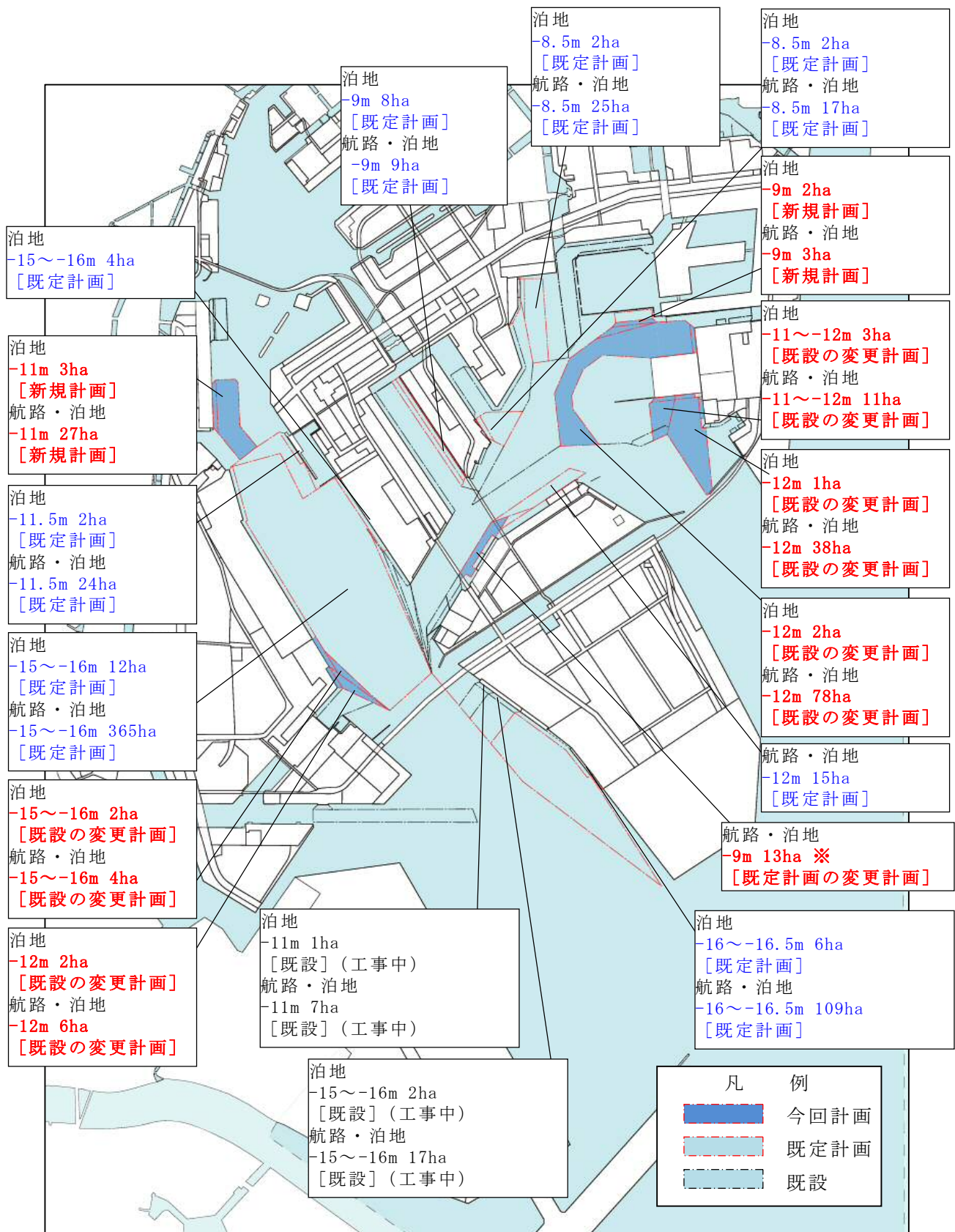
泊地及び航路・泊地計画は、次に示すとおりである。

表Ⅲ-6-2 泊地計画

地区名	埠頭名	種別	今回計画			既定計画		
			対象船型 (DWT)	水深 (m)	面積 (ha)	対象船型 (DWT)	水深 (m)	面積 (ha)
内港地区	品川コンテナ	新規計画	20,000	11	3.0	15,000	—	—
南部地区	大井コンテナ	既定計画	150,000	15~16	12.1	100,000	15~16	12.1
		既設の変更計画	150,000	15~16	2.3	—	—	—
	大井水産物	既設の変更計画	30,000	12	1.5	—	—	—
中部地区	青海コンテナ	既定計画	150,000	15~16	3.6	100,000	15~16	3.6
	10号地その1	既定計画	—	—	—	23,000 (GT)	8.5	1.9
	10号地その2(東) 多目的	既定計画	—	—	—	23,000 (GT)	8.5	1.6
	10号地その2(西) ユニットロード	既定計画	—	—	—	12,000 (GT)	9	7.6
	新客船	既定計画	—	—	—	230,000 (GT)	11.5	2.3
東部地区	15号地木材	既設の変更計画	30,000	12	1.7	—	—	—
	15号地コンテナ	既設の変更計画	30,000	11~12	2.7	—	—	—
	15号地(民間)	既設の変更計画	30,000	12	1.2	—	—	—
	12号地貯木場	新規計画	10,000	9	1.8	—	—	—
中央 防波堤地区	中央防波堤外側 コンテナ	既設 (工事中)	—	—	—	20,000	11	1.2
	中央防波堤外側 コンテナ	既設 (工事中)	150,000	15~16	2.0	100,000	15~16	2.0
	中央防波堤外側・新 海面処分場 コンテナ	既定計画	150,000	16~16.5	5.7	120,000	16~16.5	5.7

表Ⅲ- 6-3 航路・泊地計画

地区名	対象施設名	種別	今回計画			既定計画		
			対象船型 (DWT)	水深 (m)	面積 (ha)	対象船型 (DWT)	水深 (m)	面積 (ha)
内港地区	品川コンテナ	新規計画	20,000	11	27.0	15,000	—	—
南部地区	大井コンテナ	既設の変更計画	150,000	15~16	4.1	—	—	—
	大井水産物	既設の変更計画	30,000	12	6.0	—	—	—
南部地区 中部地区	大井コンテナ 青海コンテナ	既定計画	150,000	15~16	365.3	100,000	15~16	365.3
中部地区	10号地その1	既定計画	—	—	—	23,000 (GT)	8.5	24.6
	10号地その2(東) 多目的	既定計画	—	—	—	23,000 (GT)	8.5	16.6
	10号地その2(西) ユニットロード	既定計画	—	—	—	12,000 (GT)	9	9.2
	新客船	既定計画	—	—	—	230,000 (GT)	11.5	24.0
東部地区	15号地木材	既設の変更計画	30,000	12	78.0	—	—	—
	15号地コンテナ	既設の変更計画	30,000	11~12	11.1	—	—	—
	15号地(民間)	既設の変更計画	30,000	12	37.9	—	—	—
	12号地貯木場	新規計画	10,000	9	2.6	—	—	—
中央 防波堤地区	中央防波堤内側 ユニットロード	既定計画の 変更計画	12,000 (GT)	9	13.0	12,000 (GT)	9	13.7
	中央防波堤内側 多目的	既定計画	30,000	12	14.7	15,000	12	14.7
	中央防波堤外側 コンテナ	既設 (工事中)	—	—	—	20,000	11	7.0
	中央防波堤外側 コンテナ	既設 (工事中)	150,000	15~16	16.6	100,000	15~16	16.6
	中央防波堤外側・新 海面処分場 コンテナ	既定計画	150,000	16~16.5	109.3	120,000	16~16.5	109.3



※計画範囲の変更（施設整備済）

図III-6-2 泊地及び航路・泊地計画

6-3 南部地区及び東部地区における水域施設計画の考え方（参考）

本改訂での、南部地区（O8 前面）と東部地区（15 号地前面）における、水域施設計画（泊地、航路・泊地）の変更では、既設の泊地・航路泊地と重なり合う箇所があるため、以下の考えに基づき、計画書の記載方法を整理している。

- ① 泊地、航路・泊地の新規計画及び変更計画を行う際、既設の泊地、航路・泊地と重なり合う場合は、「既設の変更計画」として計画書に記載する。
(泊地、航路・泊地における面積の増減と考える)
- ② 既設の施設として、変更を行う箇所に該当する、変更前の泊地、航路・泊地の全面積を記載する。
- ③ 変更後、今後利用しない水域面積については計画書に記載しない。
(廃止として記載しない)

南部地区（o8 前面）



O08前面泊地・航路泊地整理

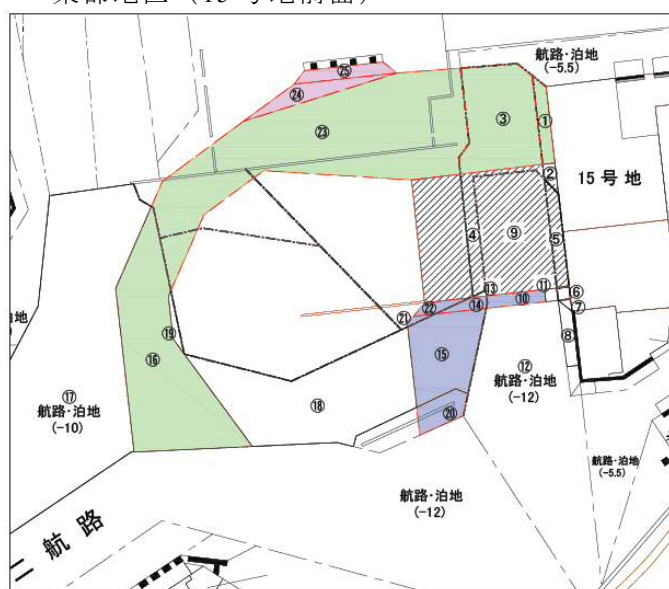
番号	既設			変更後		
	用途	水深 (-m)	面積 (ha)	用途	水深 (-m)	面積 (ha)
①	泊地	11	1.0	泊地	15~16	1.0
②				-	-	0.7
③	泊地	12	2.5	泊地	15~16	0.3
④				泊地	12	1.5
⑤	航路・泊地	12	11.1	泊地	15~16	1.0
⑥				航路・泊地	15~16	4.1
⑦				航路・泊地	12	6.0

記載方法

泊地
水深15~16m 2.3ha ①+③+⑤
水深12m 1.5ha ④

航路・泊地
水深15~16m 4.1ha ⑥
水深12m 6.0ha ⑦

東部地区（15 号地前面）



O15号地前面泊地・航路泊地整理

番号	既設			変更後		
	用途	水深 (-m)	面積 (ha)	用途	水深 (-m)	面積 (ha)
①	泊地	9	2.1	泊地	12	1.7
②				-	-	0.4
③	航路・泊地	9	15.4	航路・泊地	12	12.3
④				-	-	3.1
⑤	泊地	12	3.7	-	-	2.1
⑥				-	-	0.3
⑦				-	-	0.1
⑧				泊地	12	1.2
⑨				-	-	13.7
⑩	航路・泊地	12	53.2	泊地	11~12	1.3
⑪				-	-	0.3
⑫	航路・泊地	10	130.4	航路・泊地	12	37.9
⑬				-	-	0.1
⑭				泊地	11~12	0.7
⑮				航路・泊地	11~12	8.7
⑯				航路・泊地	12	23.6
⑰				-	-	72.2
⑱				-	-	24.6
⑲	-	-	0.5			
⑳	防波堤	-	-	航路・泊地	11~12	2.2
㉑	ケーソンヤード	-	-	航路・泊地	11~12	0.2
㉒				泊地	11~12	0.7
㉓	水面整理場・貯木場	-	-	航路・泊地	12	42.1
㉔	貯木場	-	-	航路・泊地	9	2.6
㉕				泊地	9	1.8

記載方法

泊地
水深12m 1.7ha ①
水深12m 1.2ha ⑧
水深11~12m 2.7ha ⑩+⑭+⑲
水深9m 1.8ha ㉕

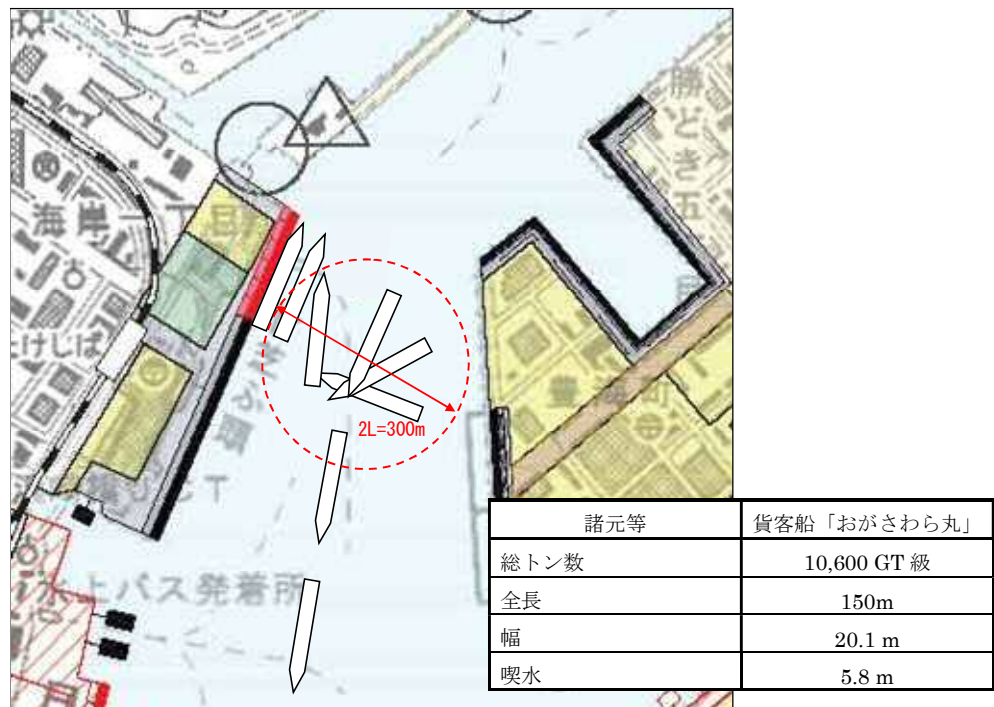
航路・泊地
水深12m 78ha ③+⑯+㉓
水深12m 37.9ha ⑫
水深11~12m 11.1ha ⑮+⑳+㉑
水深9m 2.6ha ㉔

6-4 操船例図

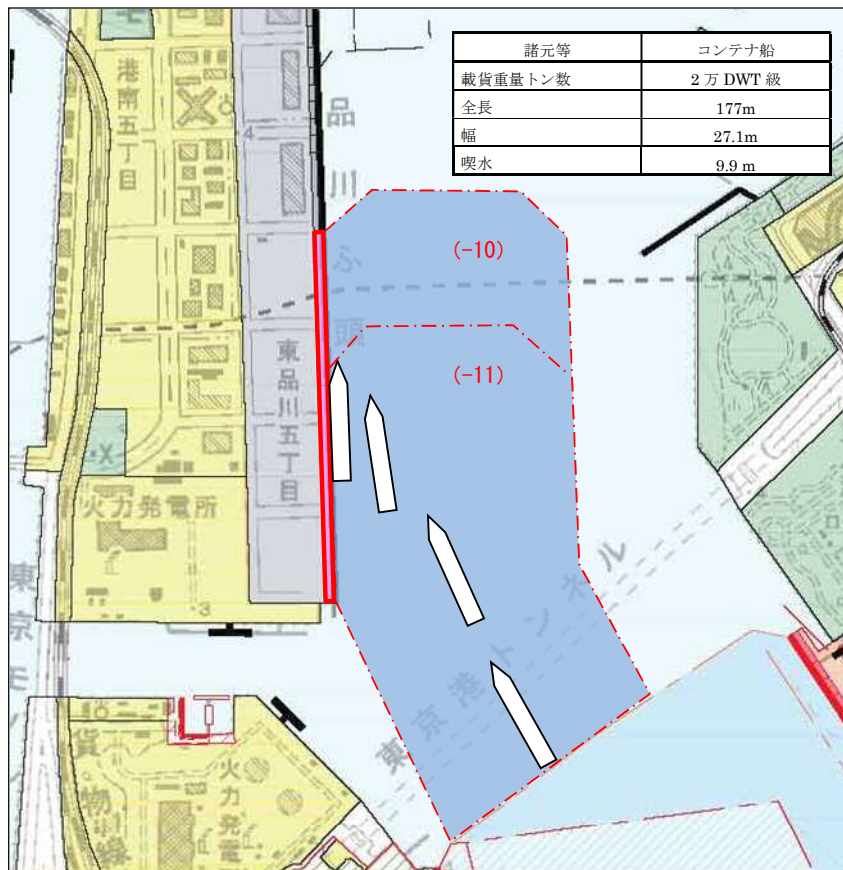
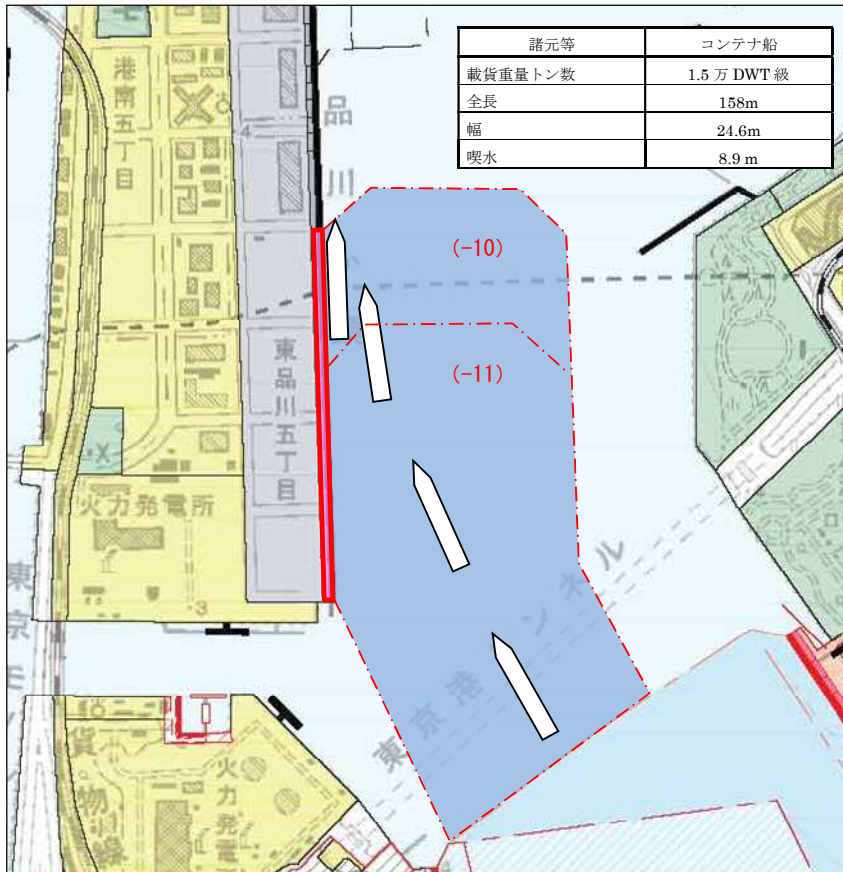
対象船舶の大型化及び新規に計画する泊地に係る操船例図は、それぞれ以下のとおりである。



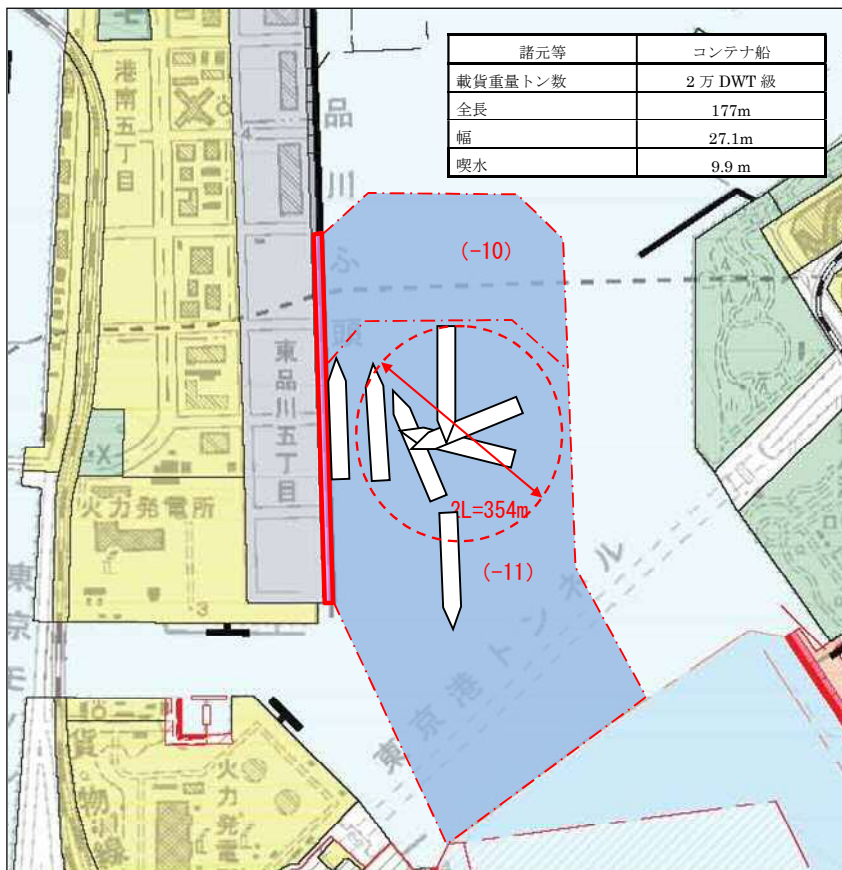
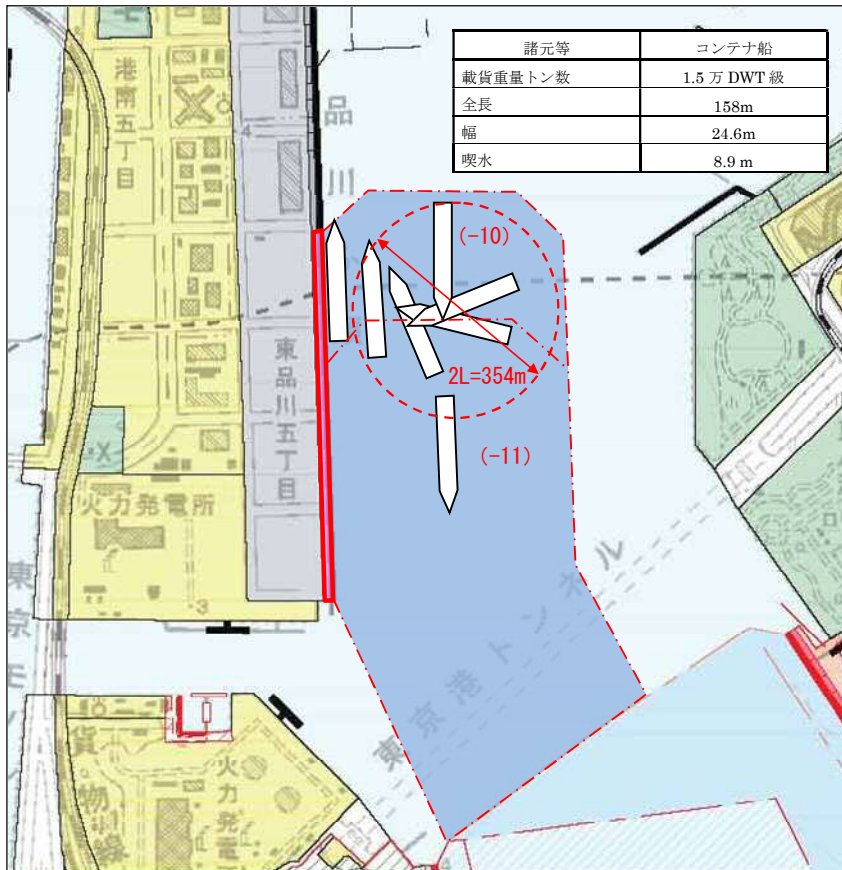
図Ⅲ- 6-3 竹芝ふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



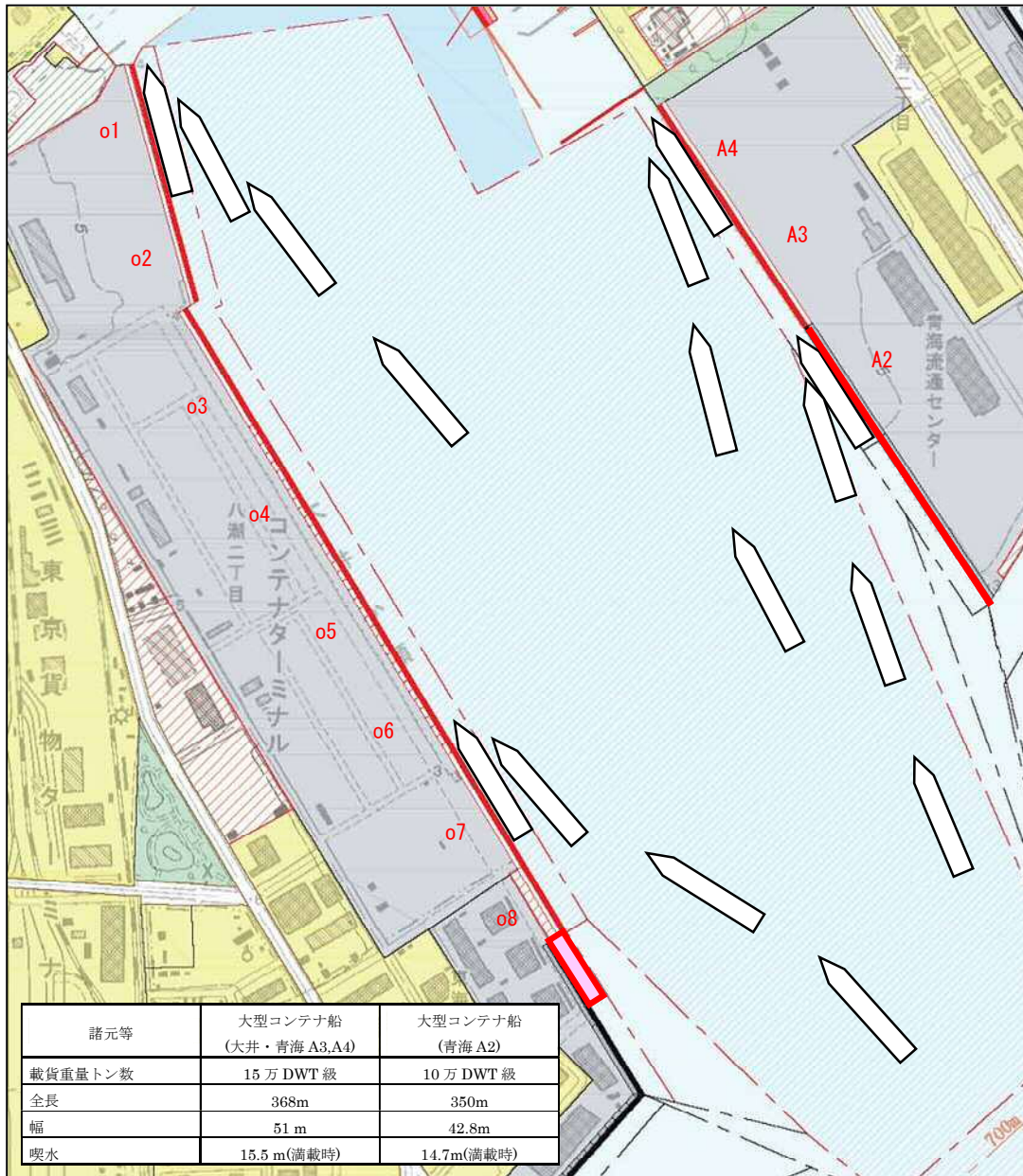
図Ⅲ- 6-4 竹芝ふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



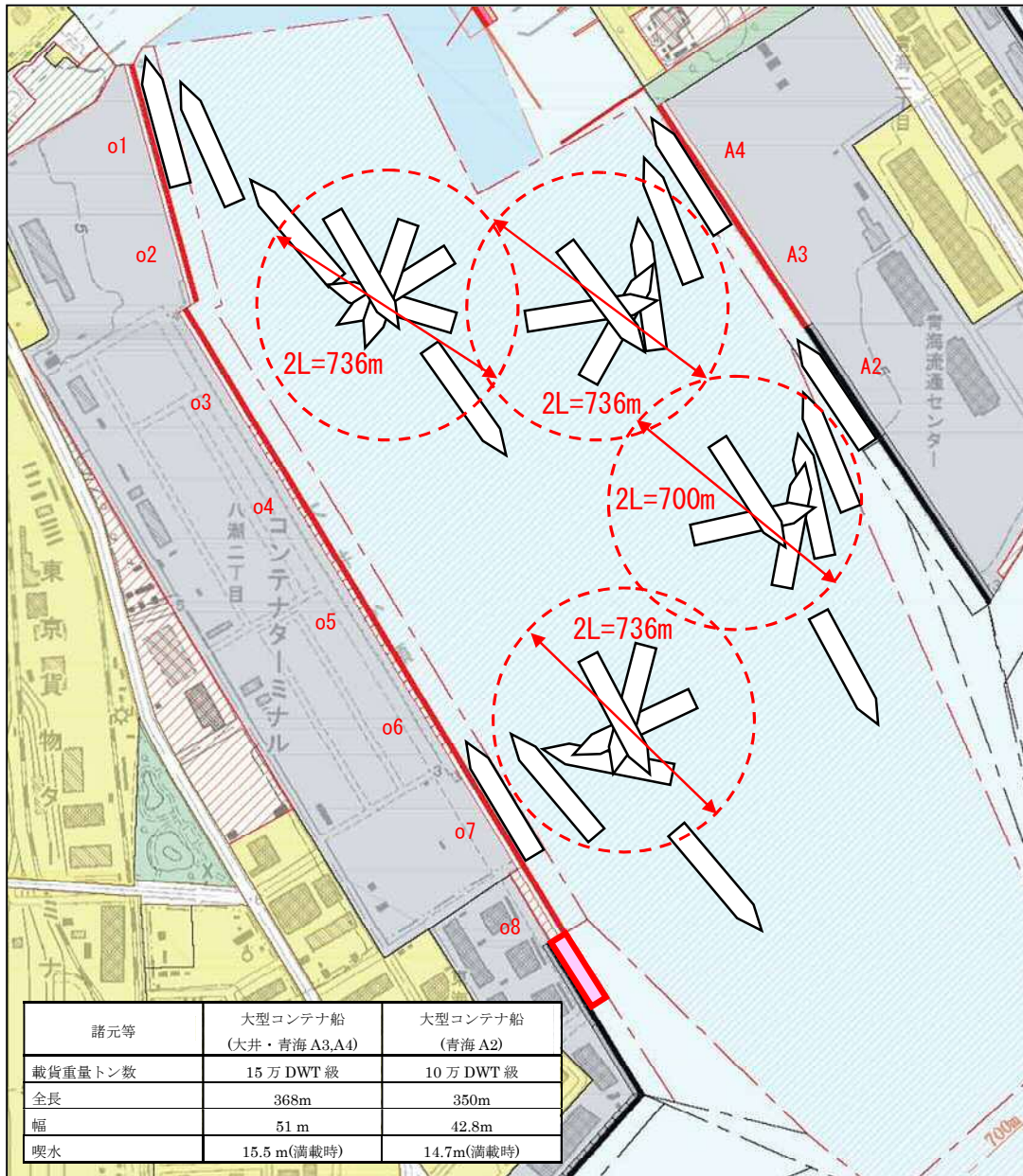
図Ⅲ-6-5 品川ふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



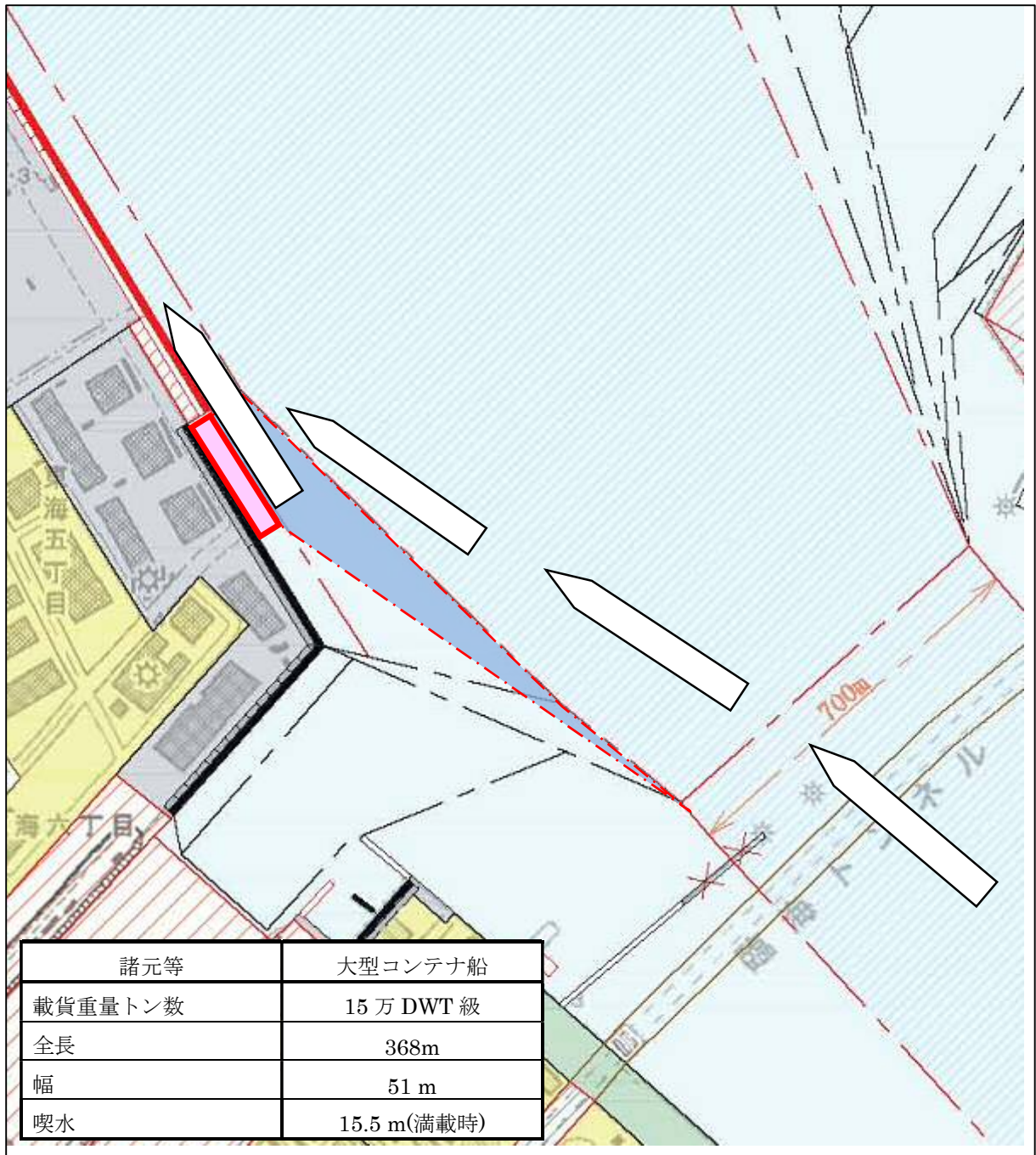
図Ⅲ- 6-6 品川ふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



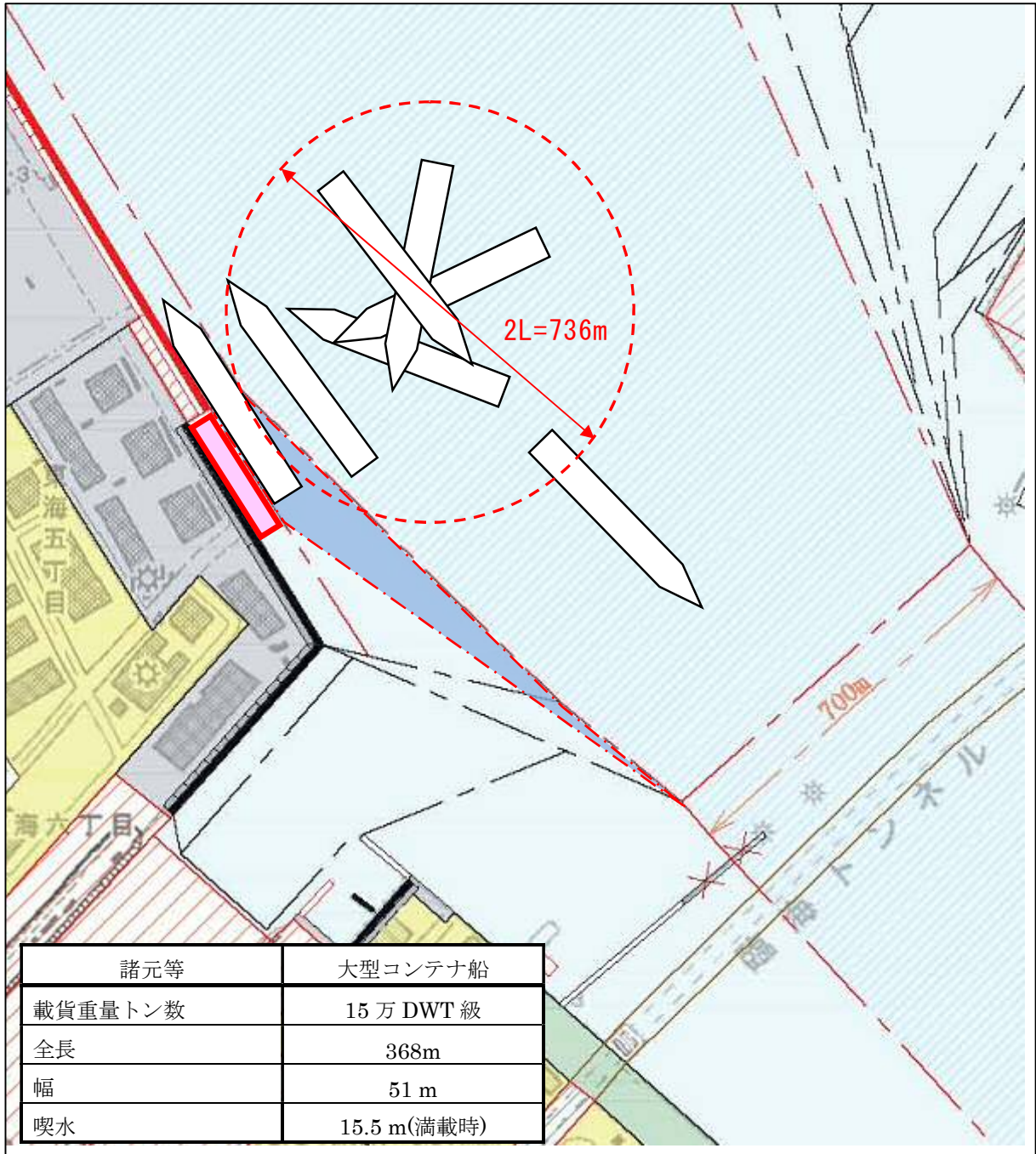
図Ⅲ- 6-7 大井・青海コンテナふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



図Ⅲ- 6-8 大井・青海コンテナふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



図Ⅲ- 6-9 大井水産物ふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



図Ⅲ-6-10 大井水産物ふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）

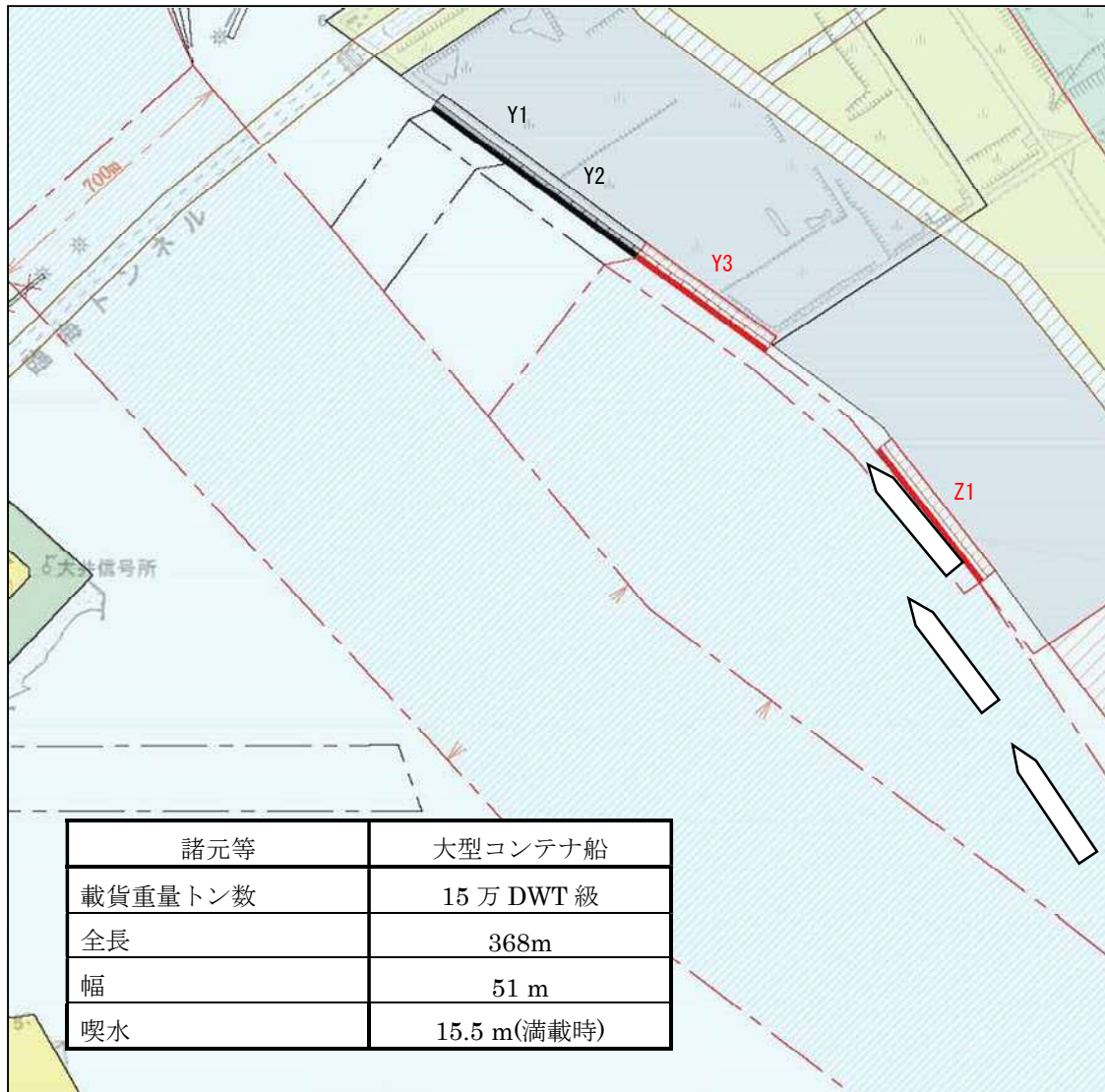
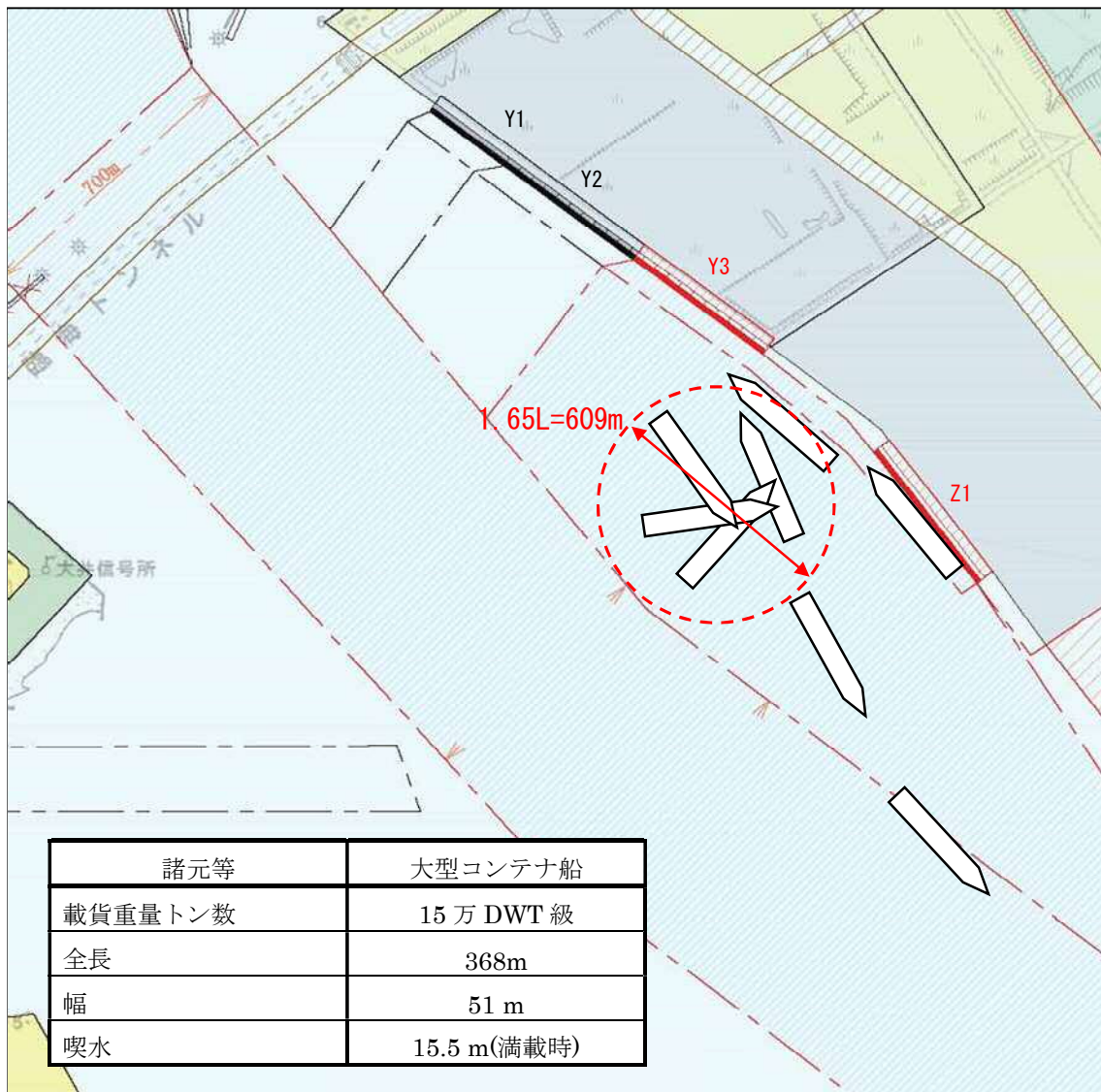
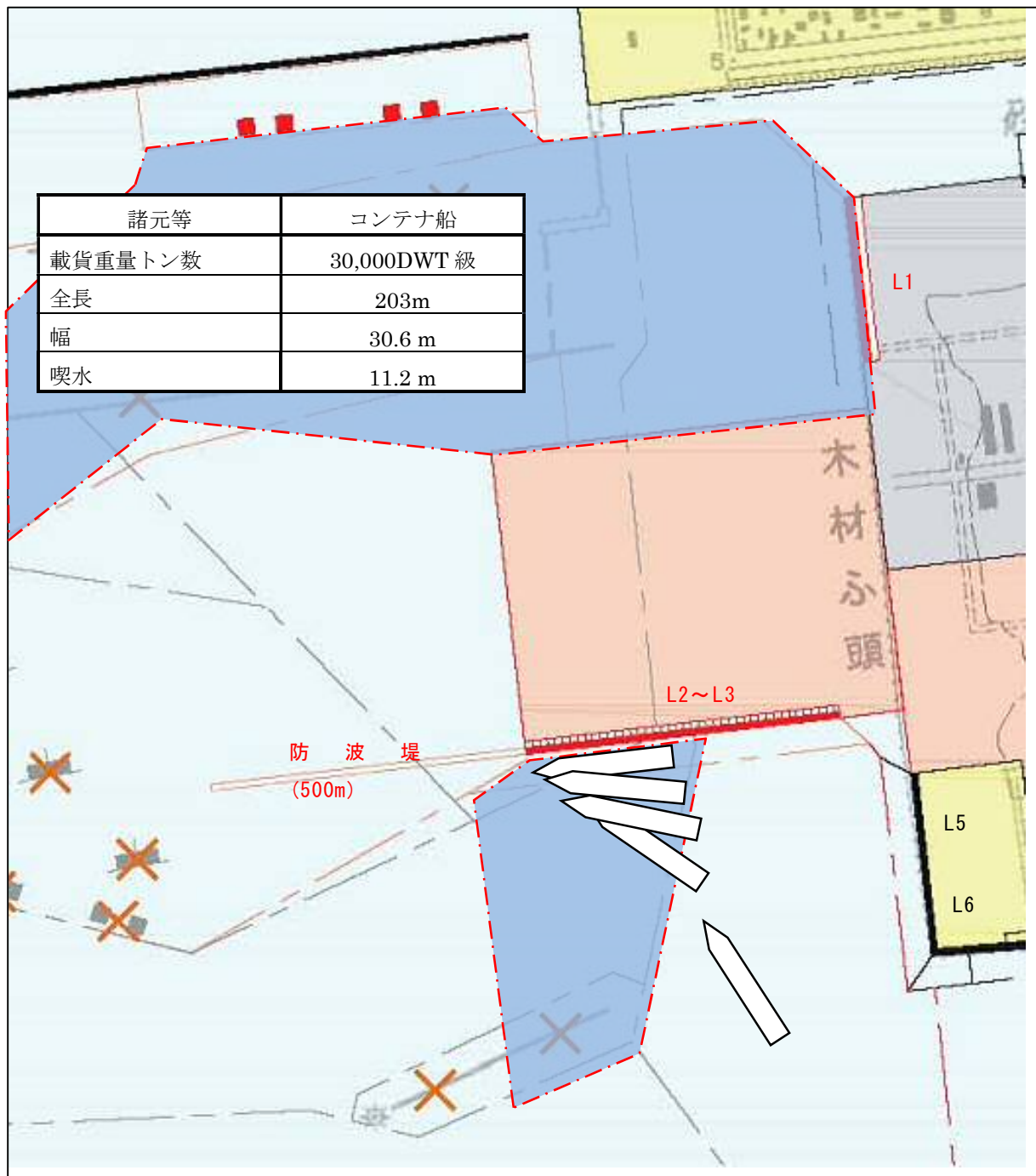


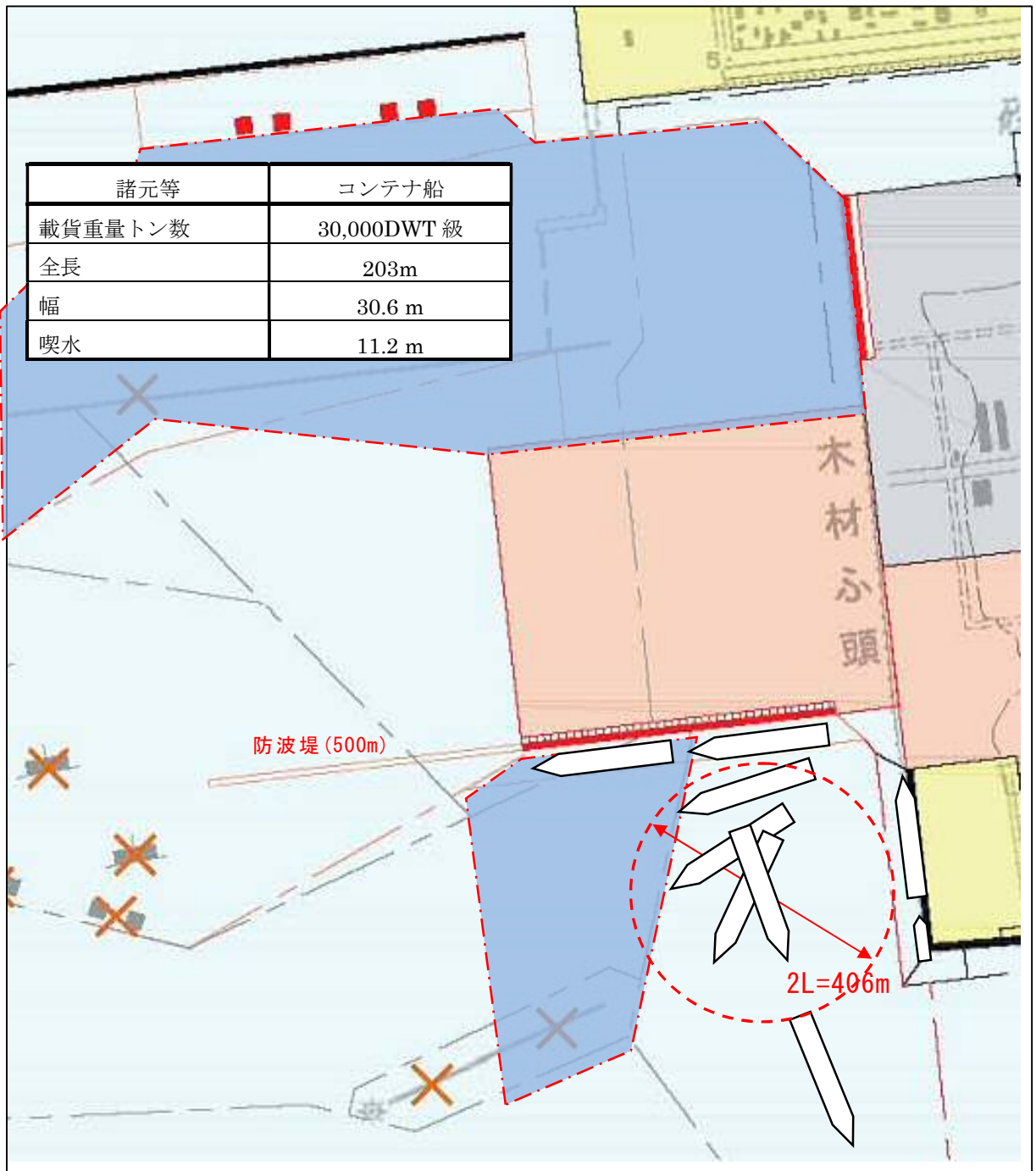
図 III- 6-11 中防外・新海面コンテナふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



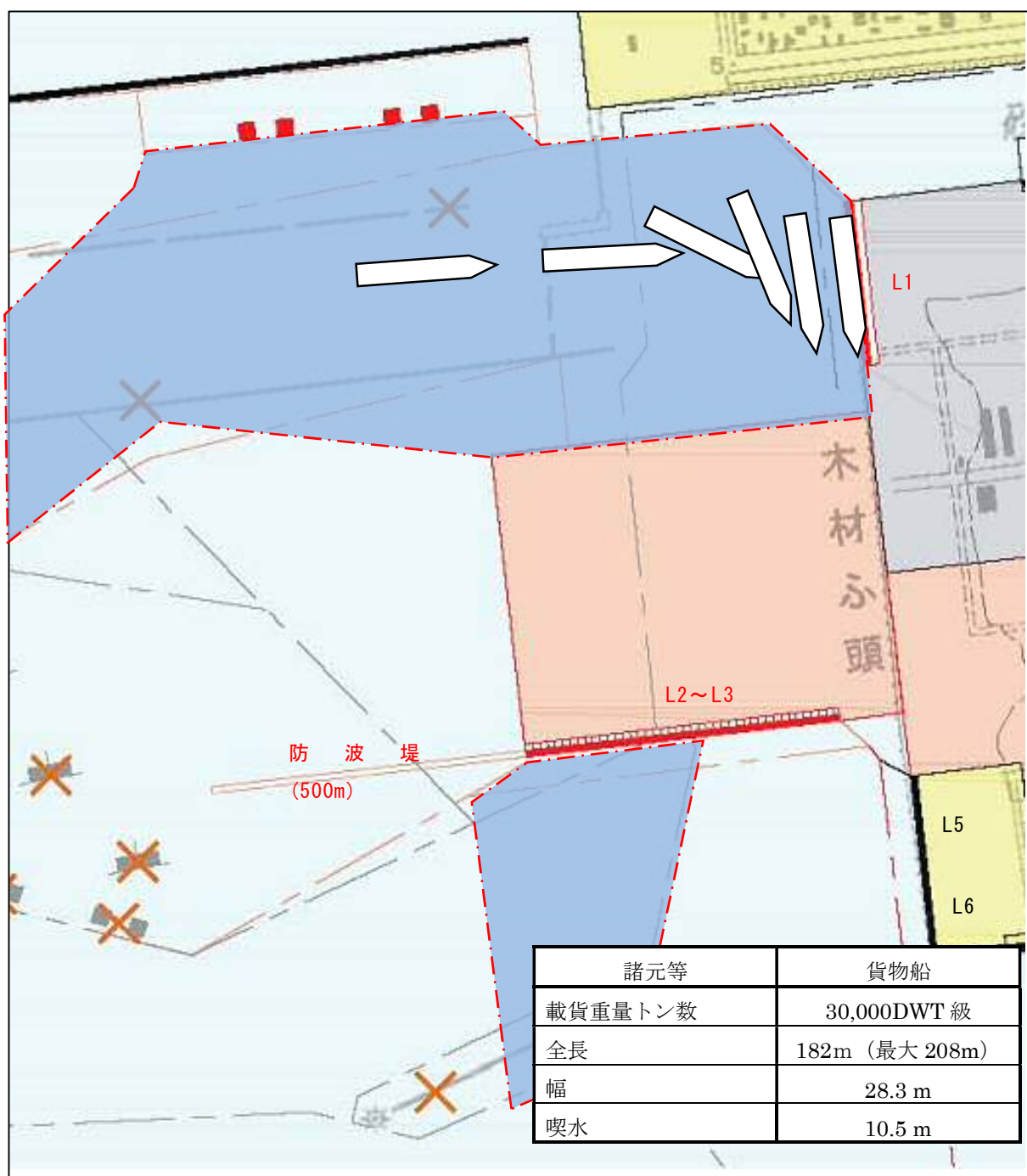
図Ⅲ- 6-12 中防外・新海面コンテナふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



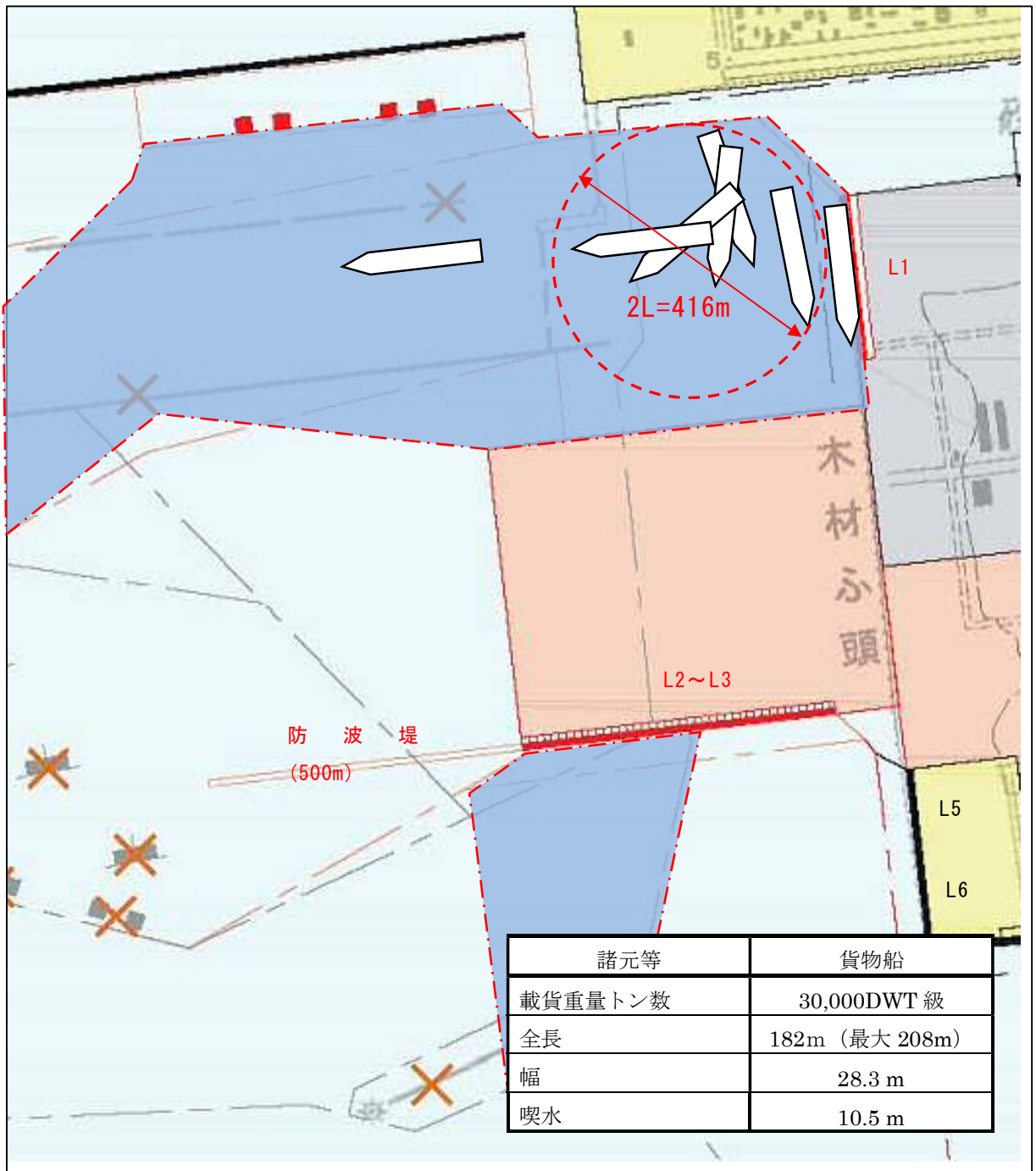
図Ⅲ- 6-13 15号地（新規）ふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



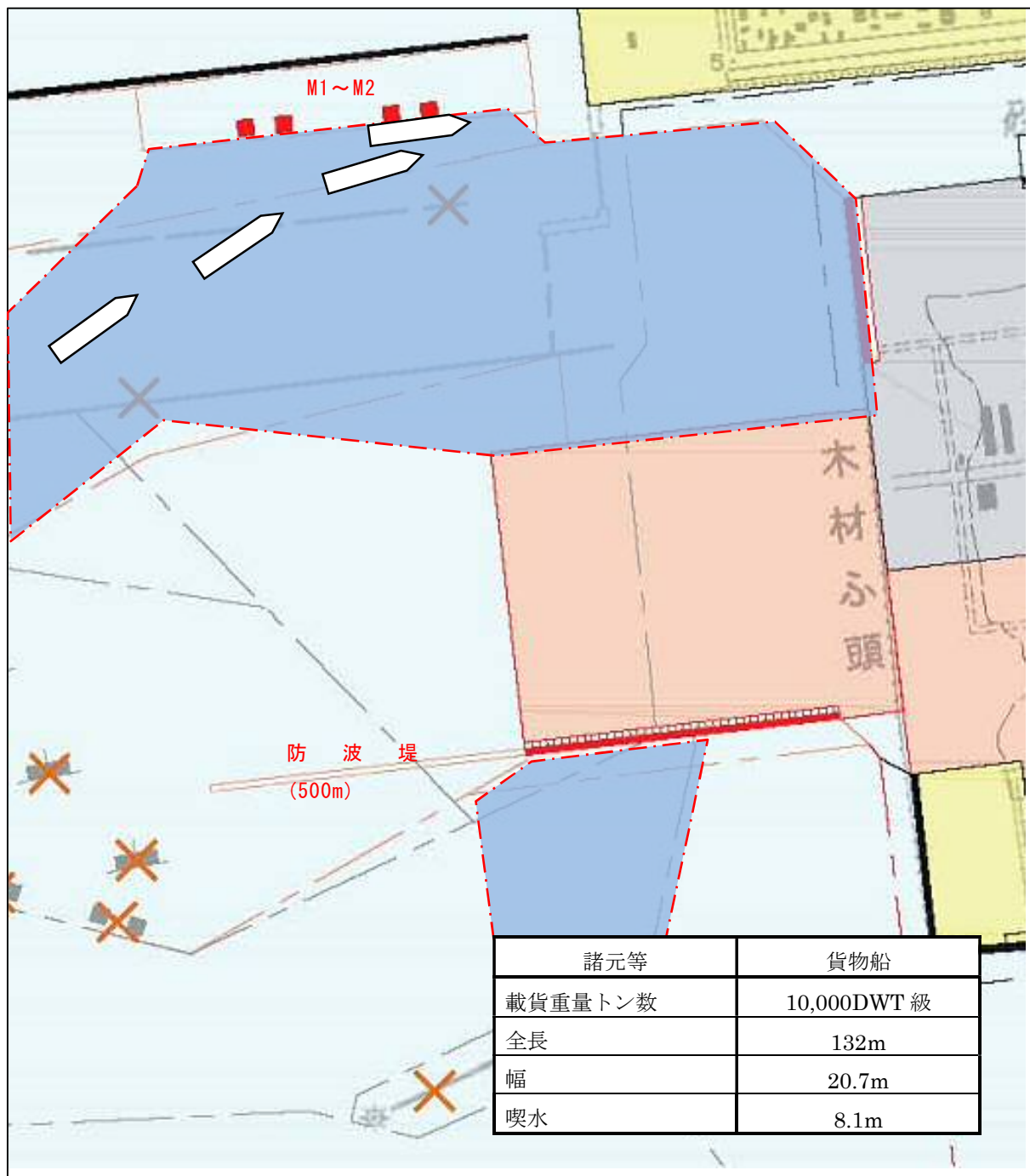
図Ⅲ- 6-14 15号地（新規）ふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



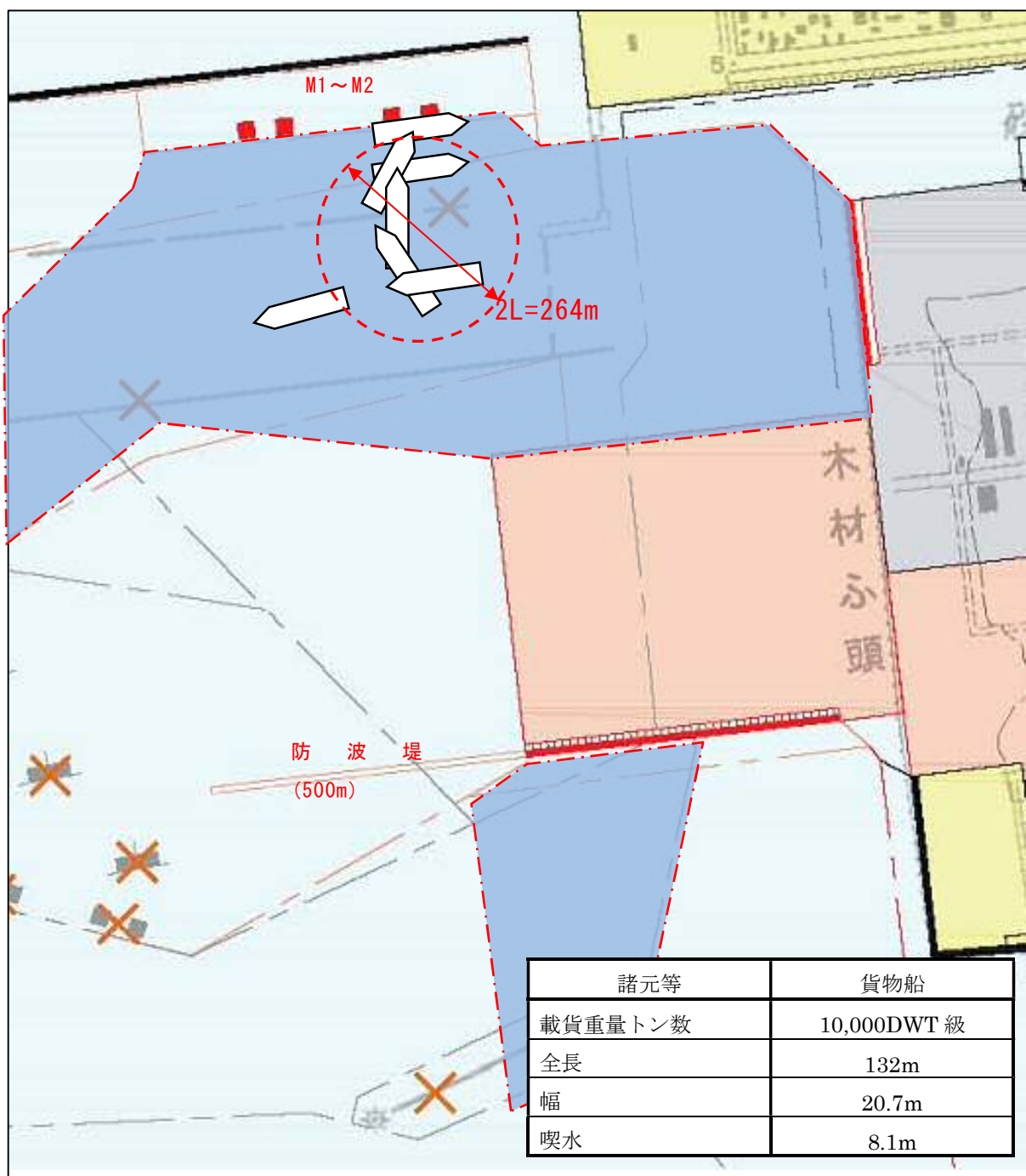
図Ⅲ- 6-15 15号地木材ふ頭前面の回頭水域・操船例図（入港時）



図Ⅲ- 6-16 15号地木材ふ頭前面の回頭水域・操船例図（出港時）



図Ⅲ- 6-17 ドルフィン・木材投下泊地前面の回頭水域・操船例図（入港時）



図Ⅲ- 6-18 ドルフィン・木材投下泊地前面の回頭水域・操船例図（出港時）

7. 外郭施設計画

7-1 防波堤計画

7-1-1 主要な防波堤の現況

(1) 主要な防波堤の現況

- ・ 主要な防波堤の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ- 7-1 主要な防波堤の現況

名 称	延長(m)
防波堤	5,024
中央防波堤	3,690
東防波堤	620
西防波堤	284
12号地水面整理場防波堤	430

7-1-2 防波堤計画の必要性

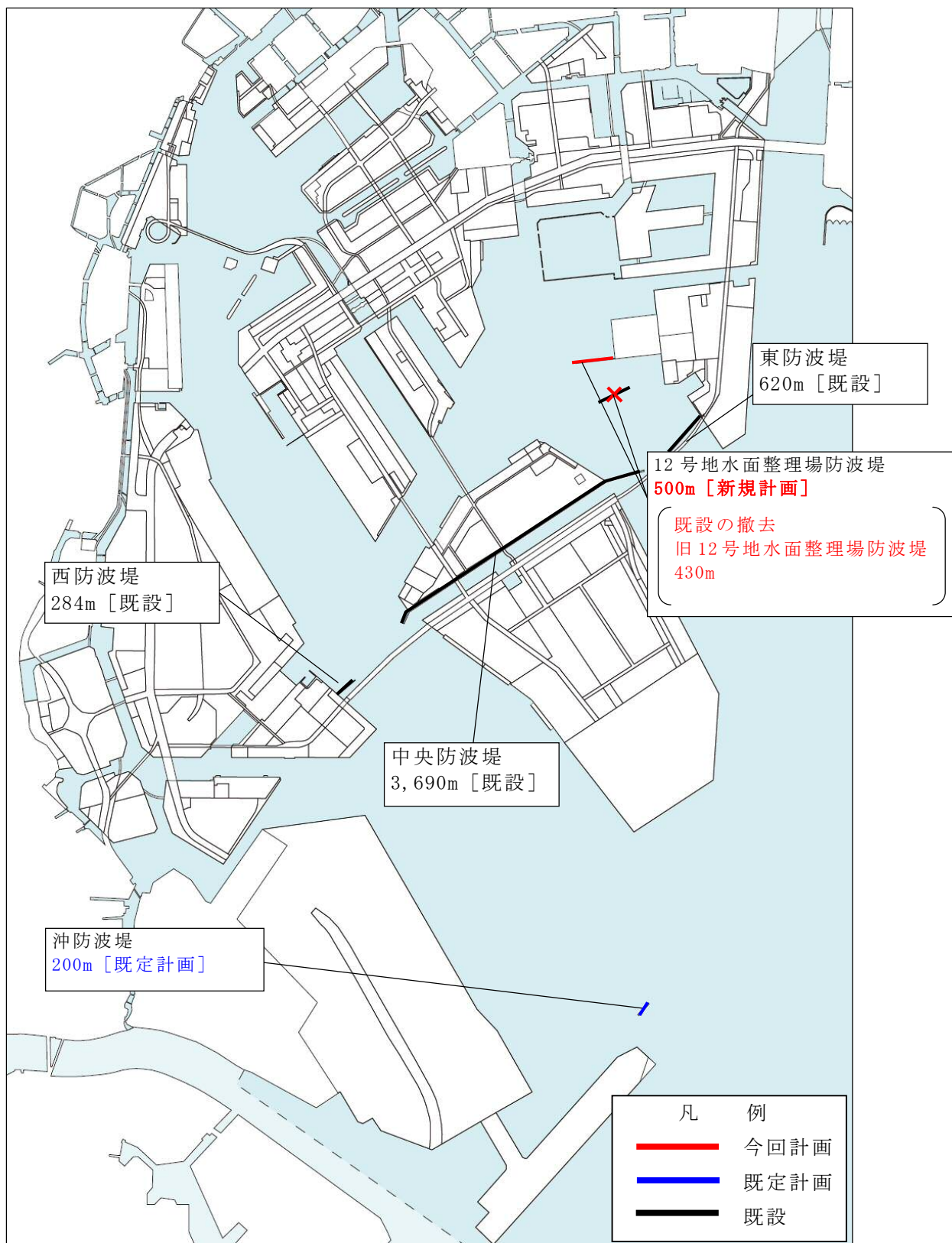
15号地、12号地水面整理場再編にともない防波堤の配置計画を見直す必要がある。

7-1-3 新規に計画する防波堤の規模及び配置

新規に計画する防波堤の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ- 7-2 新規に計画する防波堤の規模

施設名	計画種類	延長	防波堤の規模及び配置の考え方
12号地 水面整理 場防波堤	既設の撤去	0m	埠頭用地確保のため、12号地水面整理場防波堤を廃止する(撤去延長430m)。
防波堤	既定計画の見直し	500m	15号地、12号地水面整理場再編にともない、港内静穏度を確保できる位置に配置する。



図Ⅲ-7-1 防波堤計画

7-1-4 静穏度の検討

(1) 静穏度の目標

- ・ 通常時の静穏度の目標は、次に示すとおりである。
- ・ なお、異常時は港外避泊及び作業中止で対応するため、岸壁及びドルフィンの異常時については考慮しない。

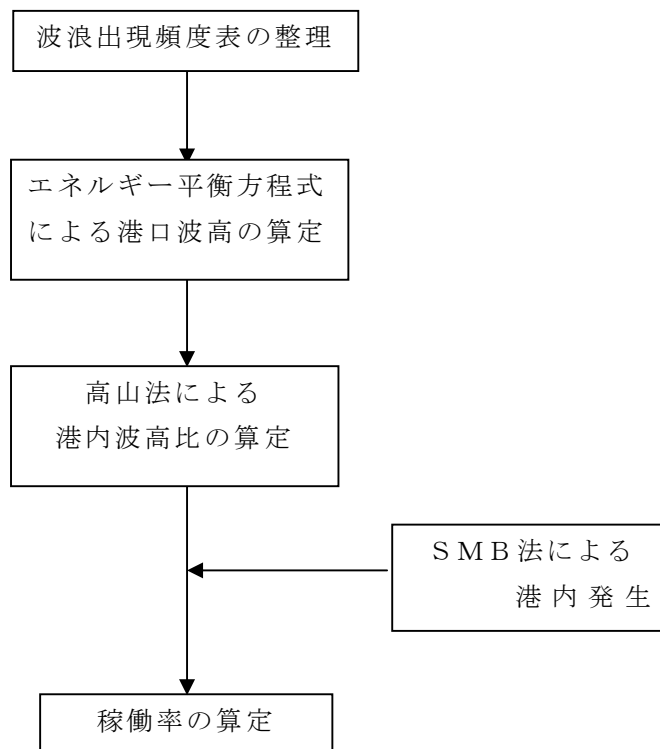
表Ⅲ- 7-3 静穏度の目標値

通常時	
荷役限界波高	0.3m以下（小型船だまり）
	0.5m以下（その他埠頭）
稼働率	通年：97.5%以上

注) 荷役限界波高は「港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成19年、(社)日本港湾協会」

1) 通常時の検討

- ・ 通常時の稼働率算定方法を以下に示す。



図Ⅲ- 7-2 稼働率算定フロー

(2) 波浪条件

1) 通常時波浪

- ・ 通常時の検討には、東京灯標で観測された波浪出現頻度表を使用する。
- ・ また、静穏度の検討にあたっては、東京灯標で観測された風速を用いて港内発生波を算出し、稼働率を算定する。

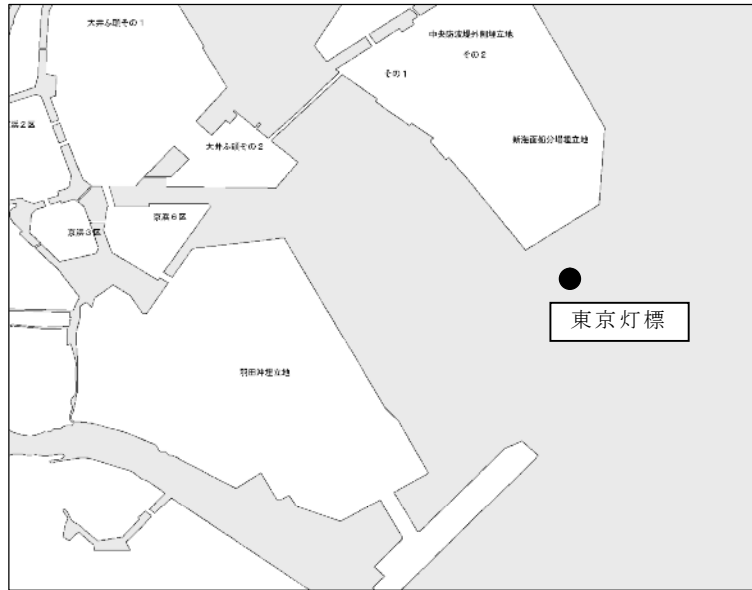


図 III-7-3 東京灯標位置図

表 III-7-4 波向別波高出現頻度表

<< h-a >> 2000年10月1日～2010年9月30日

	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	total
波向なし	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78148
0.00～0.20	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
0.21～0.40	78	134	398	501	266	273	529	1592	395	35	18	18	24	30	28	54	4373
0.41～0.60	31	57	248	302	87	59	262	1598	474	18	5	5	7	11	12	23	3199
0.61～0.80	5	9	55	37	8	6	36	546	248	1	1	1	2	5	5	8	973
0.81～1.00	0	1	8	9	1	3	13	162	94	0	0	1	0	0	0	0	292
1.01～1.20	0	0	2	6	0	0	8	64	33	0	0	0	0	0	0	0	113
1.21～1.40	0	0	0	6	1	0	4	40	8	0	0	0	0	0	0	0	59
1.41～1.60	0	0	1	1	0	0	2	16	1	0	0	0	0	0	0	1	22
1.61～1.80	0	0	0	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	8
1.81～2.00	0	0	1	1	2	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	16
2.01～2.50	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2.51～3.00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3.01～3.50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.51～	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total	114	201	713	867	366	341	855	4038	1254	54	24	25	33	46	45	86	87210

表 III-7-5 波向別周期出現頻度表

<< t-a >> 2000年10月1日～2010年9月30日

	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	total
波向なし	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78148
0～1.0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3
1.1～2.0	102	165	479	588	294	231	315	654	170	34	14	18	29	37	36	69	3235
2.1～3.0	12	36	231	270	67	107	507	2986	905	19	10	6	4	9	8	16	5193
3.1～4.0	0	0	2	7	4	3	33	371	177	1	0	0	0	0	0	1	599
4.1～5.0	0	0	1	2	0	0	0	26	2	0	0	0	0	0	0	0	31
5.1～6.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.1～7.0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
7.1～8.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.1～	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total	114	201	713	867	366	341	855	4038	1254	54	24	25	33	46	45	86	87210

(3) 稼働率の算定

- ・ 荷役稼働率の算定位置は、以下のとおりである。次ページに算定結果一覧を示す。



図 III-7-4 稼働率算定地点

15号地ふ頭、500m防波堤あり

		NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	合計	稼働率	限界波高
201	①	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.01%	0.06%	0.18%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.30%	99.70%	0.5
202	②	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.01%	0.10%	0.21%	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.42%	99.58%	0.5
203	③	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%	0.02%	0.40%	1.48%	0.33%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.30%	97.70%	0.3
204	④	0.00%	0.00%	0.01%	0.04%	0.02%	0.02%	0.04%	0.56%	1.49%	0.28%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.49%	97.51%	0.3

15号地ふ頭、500m防波堤なし

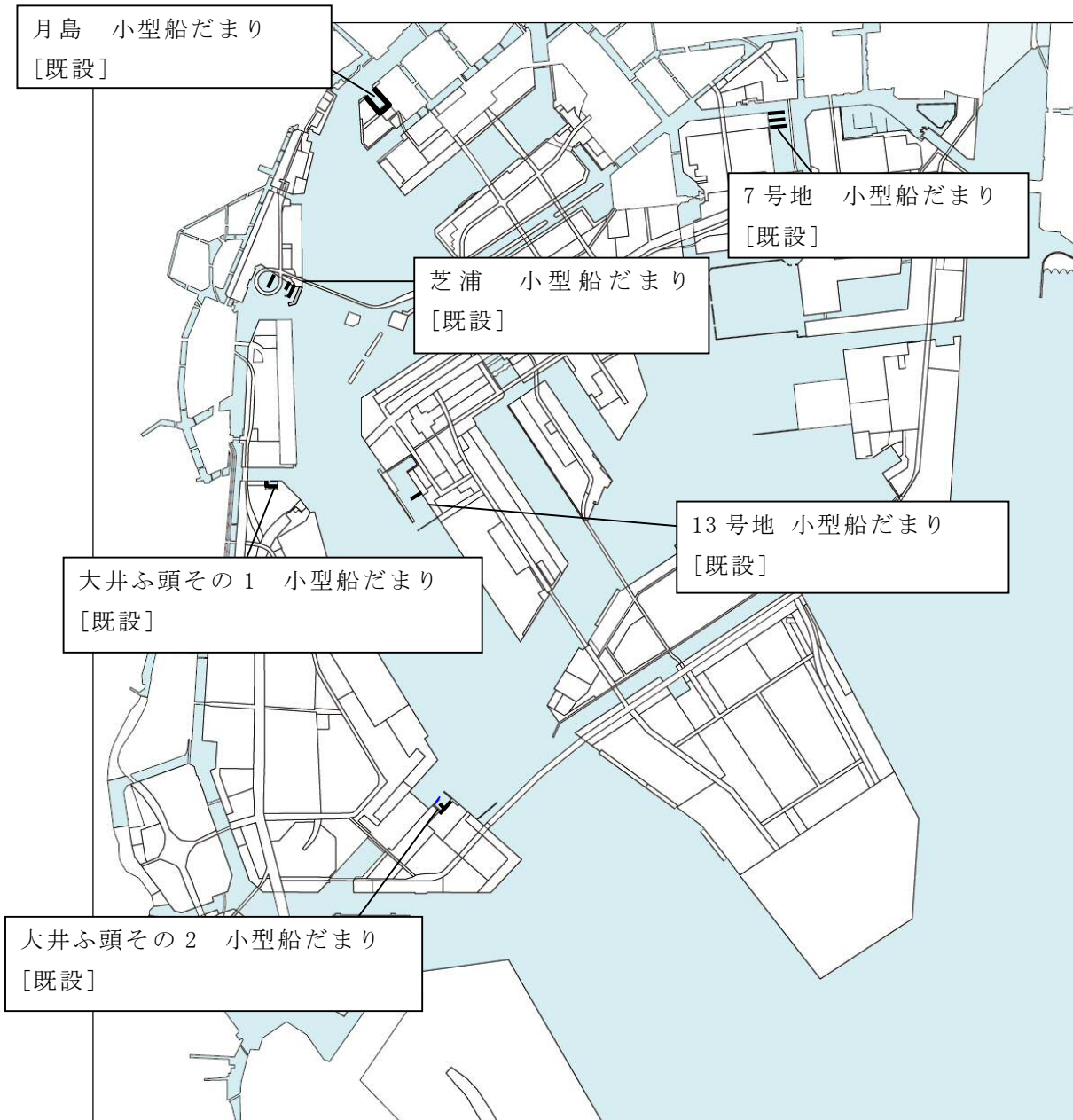
		NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	合計	稼働率	限界波高
201	①	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.00%	0.06%	0.16%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.27%	99.73%	0.5
202	②	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	0.01%	0.00%	0.01%	0.09%	0.21%	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.40%	99.60%	0.5
203	③	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.03%	0.46%	1.62%	0.36%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.57%	97.43%	0.3
204	④	0.00%	0.04%	0.13%	0.17%	0.06%	0.06%	0.06%	0.96%	1.91%	0.35%	0.02%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	3.78%	96.22%	0.3

表 III - 7-6 稼働率算定結果

8. 小型船だまり計画

8-1 小型船だまりの現況

小型船だまりの現況と位置は、次のとおりである。



図Ⅲ- 8-1 小型船だまりの現況と位置

8-2 小型船だまり計画の必要性

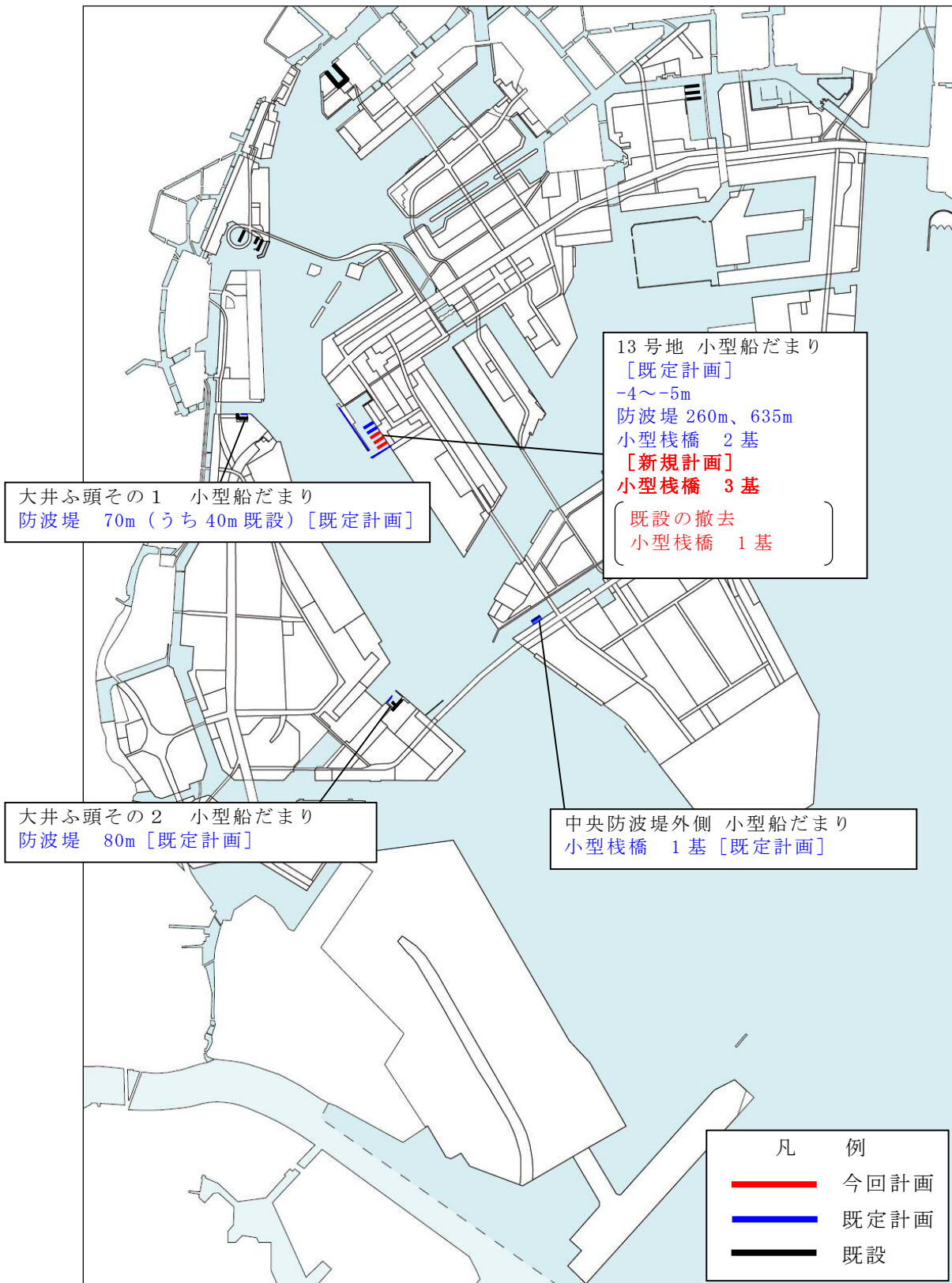
はしけ等の大型化に伴い、小型船だまりを計画する。

8-3 今回計画する小型船だまりの規模及び配置

今回計画する小型船だまりの規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ- 8-1 小型船だまり計画

地区名	施設名	規模	種別
中部地区 (13号地)	小型栈橋	3基	今回計画
	小型船種類	はしけ	14隻
		官庁船	14隻
		計 28隻	



図Ⅲ-8-2 小型船だまり計画

- 海上保安庁の要請（緊急発進時における迅速な出船が必要）により海上保安庁が使用している既設のポンツーン（縦2列連結）を撤去し、入口側に2基並列に新設する。また、13号地小型船だまりの整備に伴い、はしけが使用しているポンツーンが短くなるため1基新設する。

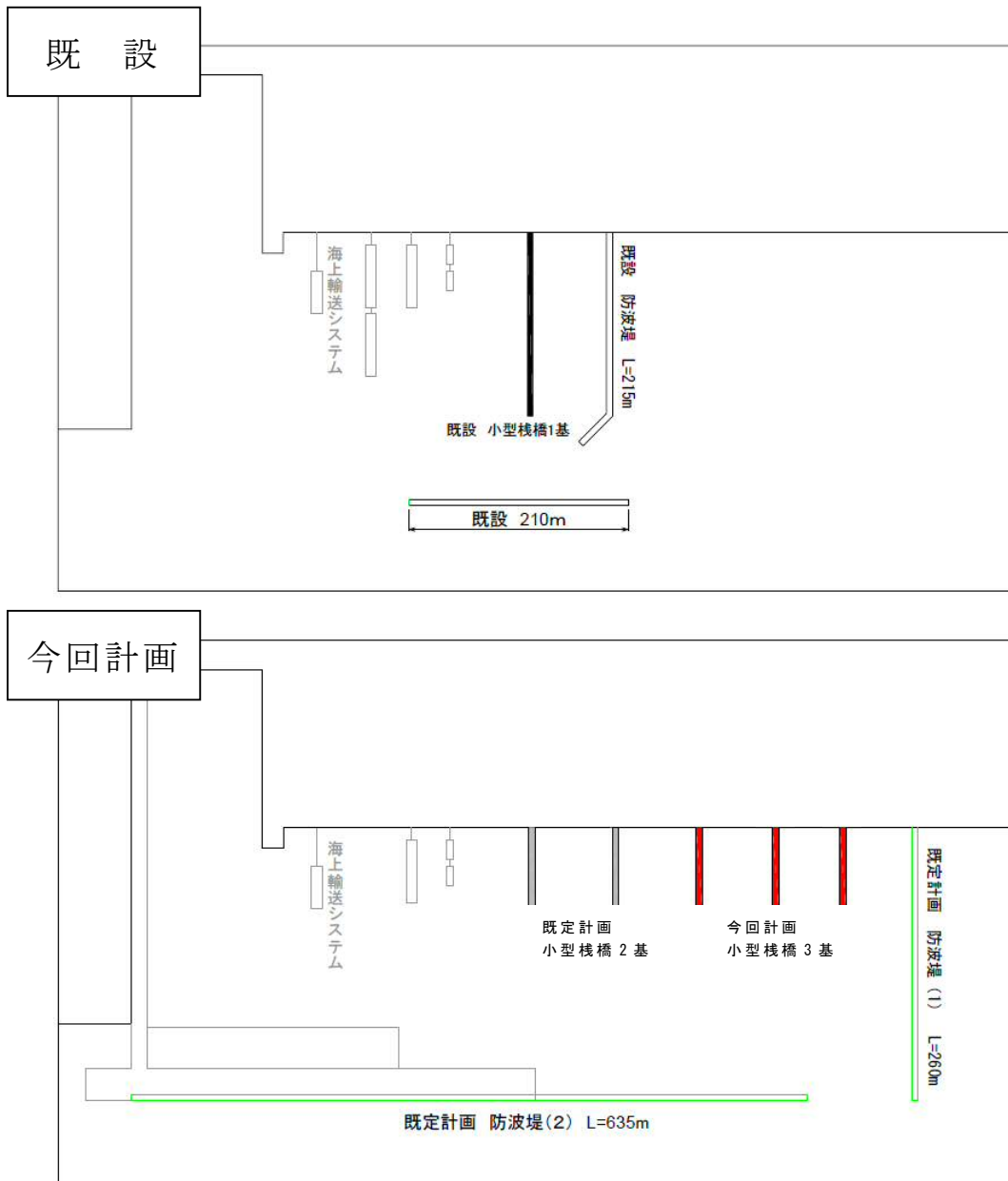


図 III-8-3 小型船だまり利用計画（13号地）

8-4 静穏度検討

8-4-1 静穏度の目標

通常時、異常時の静穏度の目標は、次に示すとおりである。

表Ⅲ- 8-2 静穏度の目標

通常時		異常時	
荷役限界波高	0.3m以下	避泊限界波高	0.5m以下
稼働率	通年：97.5%以上	—	

注) 荷役限界波高は「港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成19年、(社)日本港湾協会」

8-4-2 通常時の検討

通常時の波向別波高出現頻度表は以下のとおりである。

表Ⅲ- 8-3 通常時の波向別波高出現頻度表

風向 波高(m)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	合計 (%)
波向なし																	78,148 90%
0.00~0.20	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
0.21~0.40	0 0%	0 0%	0 0%	3 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 0%
0.41~0.60	78 0%	134 0%	398 0%	501 1%	266 0%	273 0%	529 1%	1,592 2%	395 0%	35 0%	18 0%	18 0%	24 0%	30 0%	28 0%	54 0%	4,373 5%
0.61~0.80	31 0%	57 0%	248 0%	302 0%	87 0%	59 0%	262 0%	1,598 2%	474 1%	18 0%	5 0%	5 0%	7 0%	11 0%	12 0%	23 0%	3,199 4%
0.81~1.00	5 0%	9 0%	55 0%	37 0%	8 0%	6 0%	36 0%	546 1%	248 0%	1 0%	1 0%	1 0%	2 0%	5 0%	5 0%	8 0%	973 1%
1.01~1.20	0 0%	1 0%	8 0%	9 0%	1 0%	3 0%	13 0%	162 0%	94 0%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	292 0%
1.21~1.40	0 0%	0 0%	2 0%	6 0%	0 0%	0 0%	8 0%	64 0%	33 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	113 0%
1.41~1.60	0 0%	0 0%	0 0%	6 0%	1 0%	0 0%	4 0%	40 0%	8 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	59 0%
1.61~1.80	0 0%	0 0%	1 0%	1 0%	0 0%	0 0%	2 0%	16 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	22 0%
1.81~2.00	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	6 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	8 0%
2.01~2.50	0 0%	0 0%	1 0%	1 0%	2 0%	0 0%	1 0%	11 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	16 0%
2.51~3.00	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	2 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 0%
3.01~3.50	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
3.51~	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
合計 (%)	114 0%	201 0%	713 1%	867 1%	366 0%	341 0%	855 1%	4,038 5%	1,254 1%	54 0%	24 0%	25 0%	33 0%	46 0%	45 0%	86 0%	87,211 100%

注) 観測地点：東京港東京灯標 観測期間：2000年10月1日～2010年9月30日 上段は出現回数、下段は出現率(%)を示す。

8-4-3 稼働率の算定

小型船だまりの通常時の静穏度は次のとおりである。

表 III- 8-4 通常時の稼働率

対象施設	0.3m以上の波高出現率 (%)																稼働率 (%)	
	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N		合計
13号地	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%	0.09%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.20%	99.80%

(1) 通常時の等波高比線図

通常時の等波高比線図は、次のとおりである。

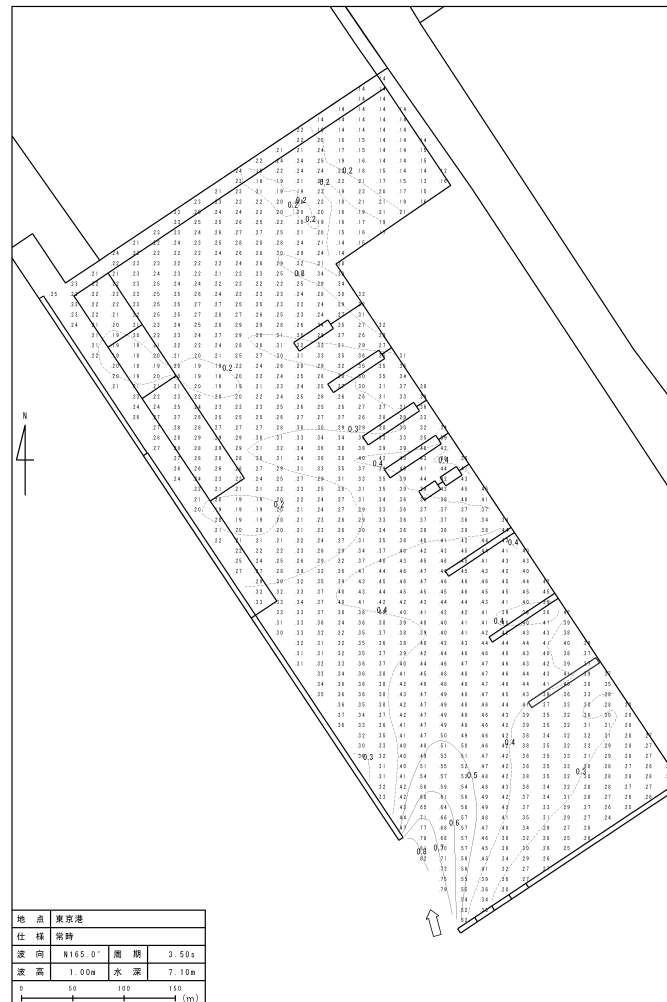


図 III- 8-4 等波高比線図 (通常時: 13号地)

(2) 異常時の検討

1) 異常時波浪の設定

異常時の静穏度の検討は、東京灯標における再現期間 30 年の波のうち、東京港にとって最も危険であり、かつ波高の大きい南象限の波を用い、防波堤等の回折等による減衰の効果を考慮して行った。

表 III- 8-5 30 年確率波高

波向	波高	周期	風速
S	3.47m	6.29sec	30.9m/sec
SSE	1.94m	5.13sec	23.5m/sec

2) 異常時の等波高比線図

異常時の等波高比線図は、次のとおりである。次ページに、以下に示す口径に至った計算経緯を示す。

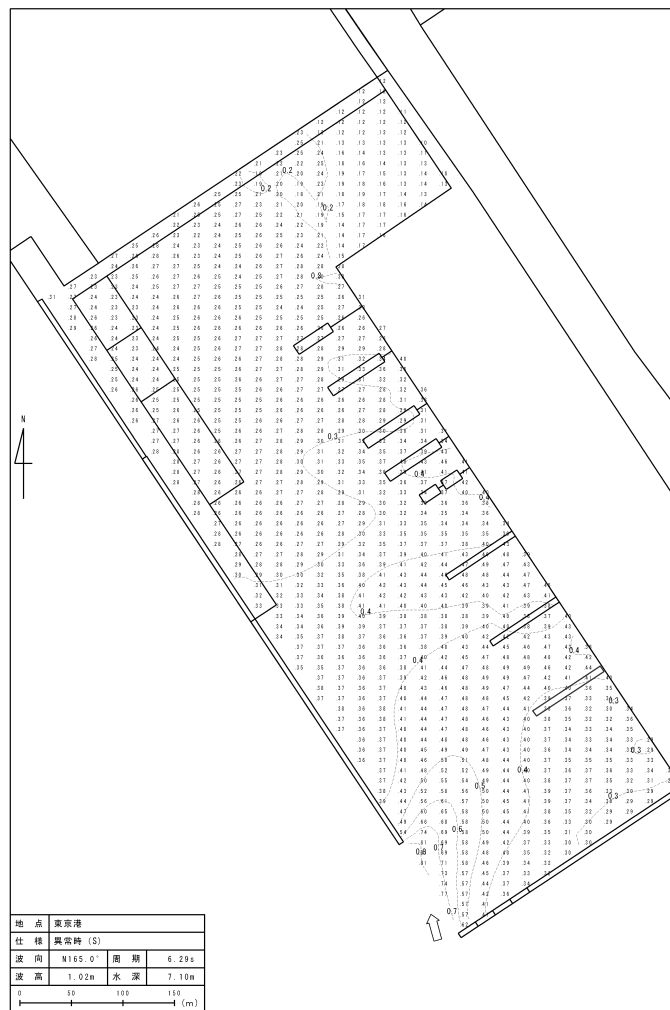
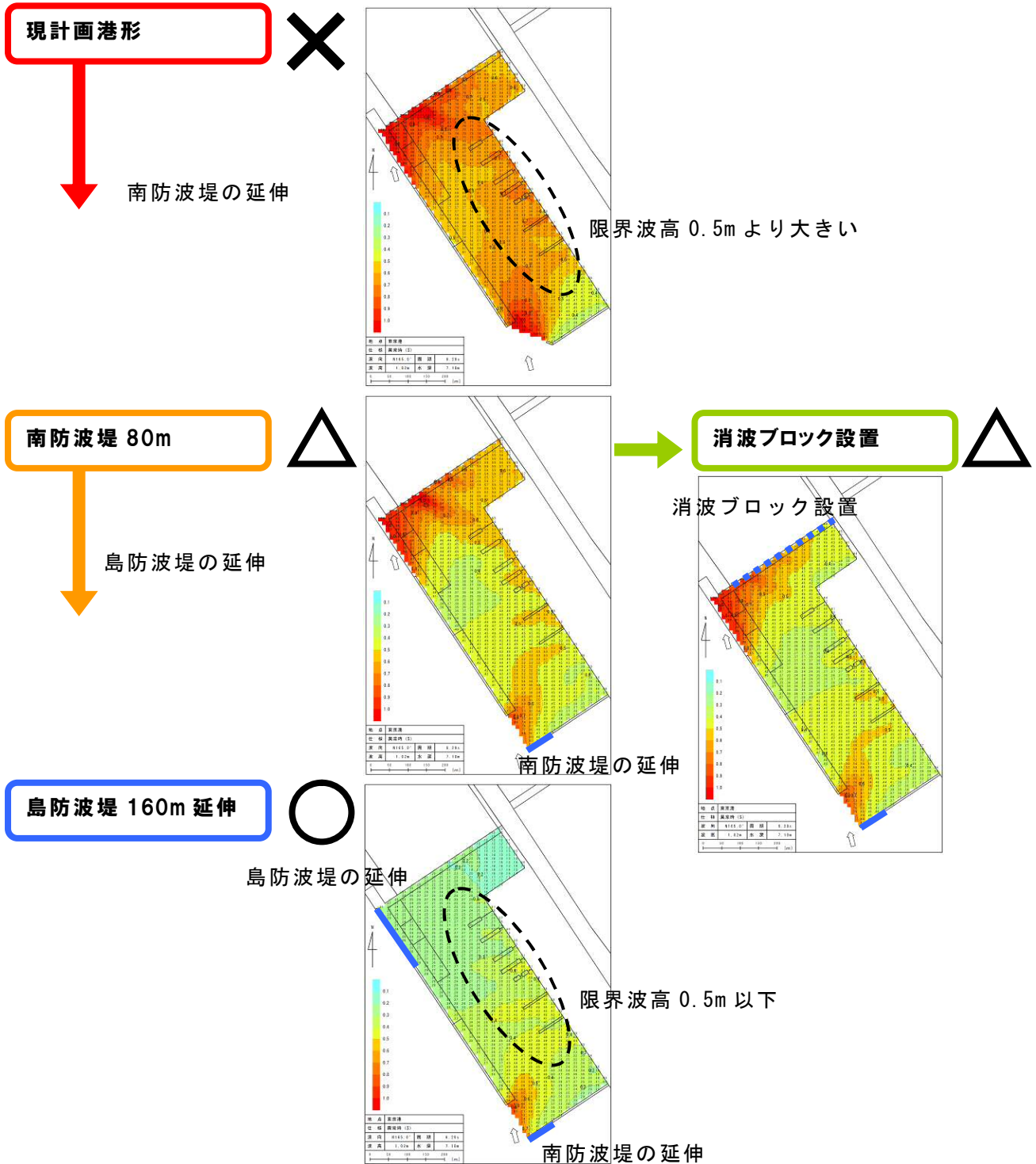


図 III- 8-5 等波高比線図 (異常時: 13号地)

13号地の静穏度解析を実施した結果、埠頭内の栈橋位置における波高を、限界波高0.5m以下とするためには、南側防波堤80m延伸、島防波堤160m延伸となった。



図III-8-6 計算結果 (異常時: 13号地)

9. 臨港交通施設計画

9-1 主要な臨港道路の現況

主要な臨港道路の交通量等の現況は、次のとおりである。

表 III- 9-1 主要な臨港道路の現況等

図番	施設名	起点	終点	車線数	現況交通量(H24.9月時点)			計画交通量 (百台/日)	規模及び配置 の考え方	備考
					交通量 (百台/日)	大型車 混入率	計測地点			
①	海岸青海線	海岸通り	青海・有明南 連絡線	4	366	31.4	レインボー ブリッジ	209	計画交通量より既定 計画どおりとする。	既設
②	東京港臨海道路 (Ⅰ期区間)	城南島	中防外埋立地	4	462	61.3	臨海トンネル	455		既設
③	東京港臨海道路 (Ⅱ期区間)	中防外埋立地	新木場・若洲線	4	268	54.7	ゲートブリッジ	339		既設
④	新木場・若洲線	国道357号	東京港臨海道路	6	414	49.5	新木場交差点	452		既設
⑤	青海縦貫線	国道357号	中防外埋立地	4~6	271	67.5	第二航路海底 トンネル	219		既設
⑥	大井ふ頭その1線	大井北部陸橋	環状七号線	6~10	186	76.3	大井税関前 交差点	292		既設
⑦	南北線	有明ふ頭連絡線	中防内5号線	4	—	—	—	324		既定計画
⑧	中防外1号線	東京港臨海道路	新海面処分場	6	—	—	—	243		既定計画

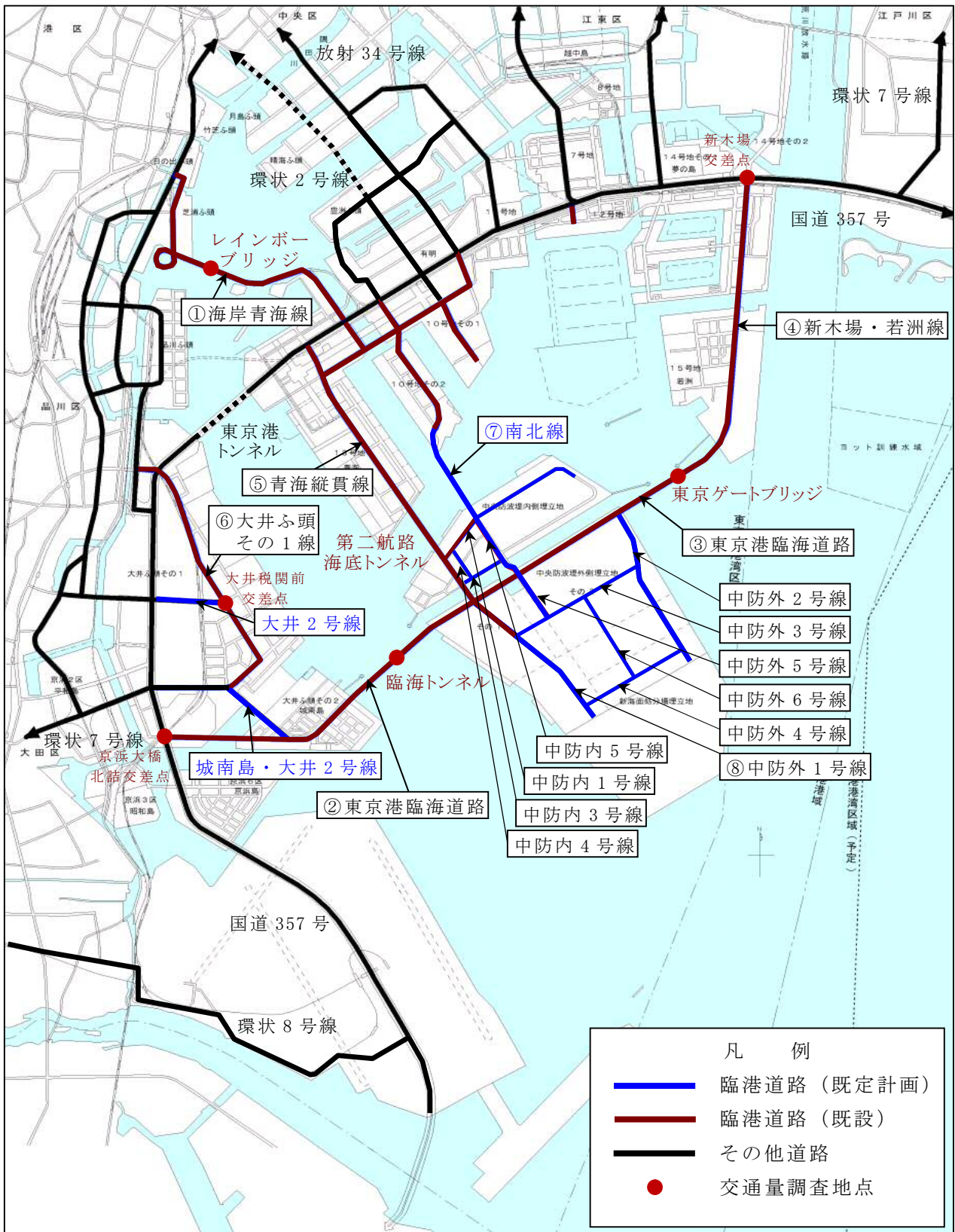
9-2 臨港道路計画の必要性

東京港の国際競争力の強化を図っていくため、港湾と背後地を円滑に結ぶ道路網が不可欠である。このため、各埠頭間を連絡する幹線道路や、埠頭と幹線道路を連絡する道路を臨港道路として整備を進め、既定計画に基づく道路ネットワークの充実を図っていく。計画交通量算定の結果、既設及び既定計画における路線数及び車線数の変更の必要が無い場合既定計画どおりとする。

9-3 交通対策

将来の東京港周辺部においては、慢性的な交通渋滞は概ね発生しないと考えられる。しかし、一部の交差点においては、ピーク時に交通混雑のおそれがあるため、交通対策を検討する必要がある。

このため、交差点付近の車線構成や信号現示の見直し等の対策を検討・実施するとともに、幹線道路との交差点部の効率化について道路管理者と調整する。また、荷待ちトラックによるコンテナターミナルゲート前の渋滞に対しては早朝ゲートオープンやコンテナ搬出入時間の分散化、違法駐車対策等の取組も推進する。



図Ⅲ- 9-1 主要な臨港道路の現況図

10. マリーナ計画

10-1 マリーナの現況

10-1-1 係留区画利用状況

(1) 艇長・種類別係留状況

艇長・種類別係留状況は、以下のとおりである。

表Ⅲ-10-1 艇長・種類別係留状況

種類	艇長		計	割合
	6m以下	6mを超え 7m以下		
ボート	29	45	410	71%
ヨット	11	8	164	29%
計	40	53	574	100%

(2) バース・種類別係留状況

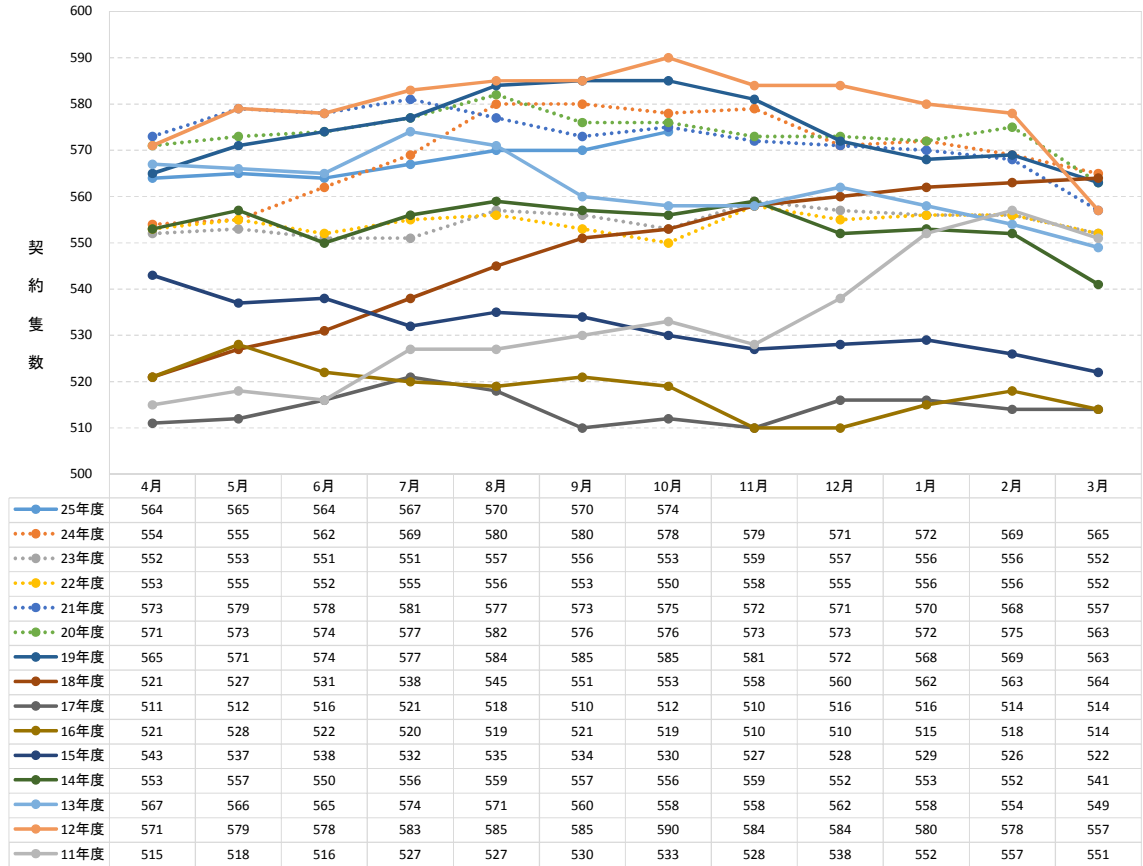
バース・種類別の係留状況は、以下のとおりである。

表Ⅲ-10-2 バース・種類別の係留状況

艇長	バース	隻数	在隻数	割合 (%)	種別内訳		6m以下		6mを超え 7m以下		7mを超え 8m以下		8mを超え 10m以下		10mを超え 13m以下		13mを超え 15m以下		15mを超え 18m以下		18mを超え 20m以下		
					B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	B	Y	
10m 以下	A	18	18	100	16	2	3		5		6		2	2									
	B	32	32	100	30	2	5		5		4		15	2	1								
	C	36	35	97	34	1	3		7		8		15	1	1								
	D	9	9	100	9	0			2		3		4										
	E	20	20	100	8	12	2	2	2		2	2	2	8									
	F	20	20	100	6	14	1	1	1	1	2	3	2	7									
	G	20	19	95	0	19			1		3		1		13								
	I	28	21	75	20	1	2		3		4		11	1									
	J	28	24	86	15	9			3		3	1	8	8	1								
	K	22	21	95	9	12	4	1	1	1		1	2	9	2								
	L	2	1	50	1	0									1								
	N	24	19	79	13	6		1	2	1	7	1	4	3									
	O	24	21	88	13	8	2		2	1	3	2	6	5									
	R	32	23	72	21	2	1		5		5		9	2	1								
	S	32	19	59	14	5	2	1	3		3	1	5	3	1								
	T	32	27	84	0	27		4				5		18									
V	1	0	0	0	0																		
W	32	25	78	20	5	4		3	1	4	3	7	1	2									
X	1	0	0	0	0																		
小計		413	354	86	229	125	29	11	44	8	54	20	92	83	10	3							
13m 以下	D	7	7	100	7	0							2		5								
	H	24	23	96	20	3									19	3	1						
	L	16	12	75	12	0									10		2						
	M	20	16	80	0	16							1		15								
	P	25	18	72	18	0					1		1		11		5						
	Q	26	24	92	16	8									15	8	1						
	U	25	18	72	18	0									12		5						
	V	25	20	80	20	0							1		17	0	2						
小計		168	138	82	111	27					1		5	1	89	26	16	0					
13~15m	X	12	12	100	12	0									10						2		
	Y	7	7	100	7	0									1		4				2		
	Z	48	47	98	38	9									1	33	8	3				2	
小計		67	66	99	57	9									1	1	47	8	7			2	
15~18m	Y	4	4	100	4																3	1	
	Z	4	4	100	3	1															3	1	
小計		8	8	100	7	1															6	1	
18~20m	Z	4	4	100	4	0																4	
小計		4	4	100	4	0																4	
他					2	2			1						1	2					0	0	
総計		660	570	86	410	164	29	11	45	8	55	20	97	84	101	32	63	8	13	1	7	0	
※B:ボート、Y:ヨットを示す。					574		40		53		75		181		133		71		14			7	

(3) 年度別係留区画利用状況

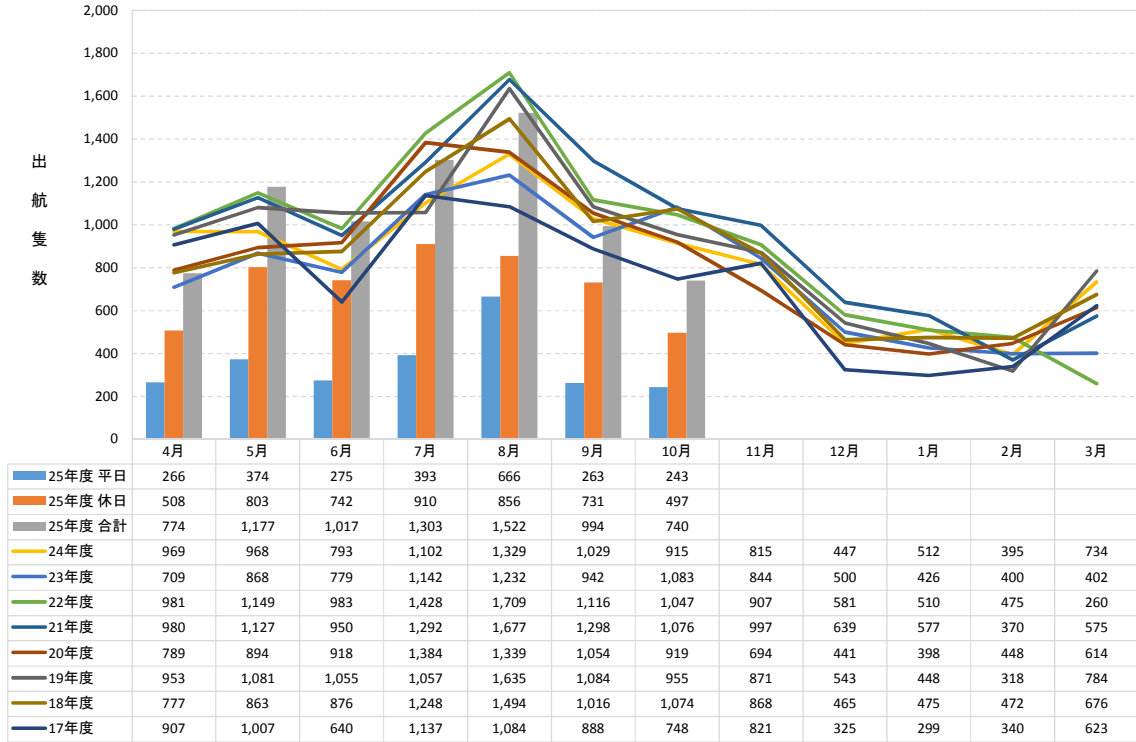
年度別係留区画利用状況は、以下のとおりである。



図Ⅲ-10-1 年度別係留区画別利用状況

10-1-2 年度別出航状況

年度別出航状況は、以下のとおりである。



図Ⅲ- 10-2 年度別出航状況

10-2 マリーナ計画

マリーナ計画については、利用者からの要請も特段無いため、新規計画は行わないこととする。